



الشيخ / راحة الله عليه  
أبو ظبي







شعبة تنمية  
السياحة الاقتصادية  
مديرية السياحة العامة  
مع أمانة السياحة  
والسياحة العامة

الخروج  
٢٠٠٥ / ١٠

اهداءات ١٩٩٨  
أ.د. السيد حسين جلال  
أستاذ التاريخ والوثائق

# الصِّرَاعُ الدَّوْلِي

حَوْلِ اسْتِغْلَالِ قَنَاةِ السَّوَيْسِ  
(١٨٦٩-١٨٨٢)



(الكتاب الحائز على جائزة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية)

تأليف  
السيد حسين حجازي

تقديم  
(المهندس / مشهور احمد مشهور)  
رئيس هيئة قناة السويس

١ . لة الاولى  
١٩٧٩

الهيئة المصرية العامة للكتاب  
فرع الاسكندرية



”إهداء“

إلى شهداء مصر...

الذين جادوا بأرواحهم  
على ضفتي قناة السويس  
ففتحوا الطريق إلى السلام

س . ح . ج .



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## (تقديم)

إنه لما يبعث السعادة في نفسى والاعتزاز بأبنائى في هيئة قناة السويس أن يقوم واحد منهم بدراسة شاملة لتاريخ هذا المرفق الذى يتمى اليه وأن يكون عمله هذا إضافة جديدة للعديد الذى كتب عن قناة السويس على مدى تاريخها.

ولانى إذا حي هذا الجهد الرائع الذى شمل كافة الجوانب السياسية والاقتصادية والإستراتيجية وألم بها وأفرغها في عبارة موجزة دون إخلال، مستوفية لكافة القضايا دون إملال.

فإننى أرجو أن يطلع على هذا العمل الجيد المواطنون في الهيئة وخارجها ليزدادوا بها معرفة وليضيفوا إلى معلوماتهم جديداً .

والله الموفق .

هشام

مشهور احمد مشهور

يوليو ١٩٧٩









# الصِّراعُ الدَّوْلِيُّ

حَوْلَ اسْتِغْلَالِ قَنَاةِ السَّوَيْسِ  
(١٨٦٩-١٨٨٢)



(الكتاب المائز على جائزة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية)

تأليف  
السيد حسين حمادة

تقديم  
(المهندس / مشهور أحمد مشهور)  
رئيس هيئة قناة السويس

١ . ط . الأولى  
١٩٧٩

الهيئة المصرية العامة للكتاب  
فرع الإسكندرية



”إهداء“

إلى شهداء مصر...

الذين جَادُوا بَارِئاً وَاحَهُم  
على ضفتي قناة السويس  
ففتحوا الطريق إلى السلام

س. ح. ج.



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## ﴿ تقديم ﴾

إنه لما يبعث السعادة في نفسى والاعتزاز بأبنائى في هيئة  
قناة السويس أن يقوم واحد منهم بدراسة شاملة لتاريخ  
هذا المرفق الذى ينتمى اليه وأن يكون عمله هذا إضافة  
جديدة للعديد الذى كتب عن قناة السويس على مدى  
تاريخها.

ولأننى إذ أحيى هذا الجهد الرائع الذى شمل كافة الجوانب  
السياسية والاقتصادية والإستراتيجية وألم بها وأفرغها في  
عبارة موجزة دون إخلال، مستوفية لكافة القضايا دون  
إملال.

فإننى أرجو أن يطلع على هذا العمل الجيد المواطنون في  
الهيئة وخارجها ليزدادوا بها معرفة وليضيفوا إلى معلوماتهم  
جديداً.

والله الموفق .

مهندس

مشهور أحمد مشهور

يوليو ١٩٧٩





بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مقدمة هذا البحث



أعطت قناة السويس مصر طابعاً دولياً منذ حفرها ، وأدخلتها في حلبة الصراع الدولي من أجل استغلالها والسيطرة عليها . فهي وإن كانت قد أكسبت مصر أهمية استراتيجية واقتصادية ، إلا أنها كانت في الوقت نفسه لمدة تقرب من قرن من الزمان نعمة في طيها نعمة على مستقبلها السياسي والاقتصادي .

افتتحت قناة السويس في أوج عصر الامبريالية العالمية كراحد من أكبر المشاريع العالمية ناجية لاحتياجات العصر لنقل التجارة بين الشرق والغرب . وكانت بريطانيا هي القوة البحرية الرائدة آنذاك فلم تأل جهداً ، نتيجة لازدياد أهمية موقع مصر ، فدخلت في سباق محموم مع فرنسا من أجل تفوق نفوذها في مصر . واتهم ساسة إنجلترا فرنسا بأنها تبغى لإنشاء «دردنيل مصرى» ، أو جبل طارق مصرى تسيطر عليه فرنسا وتتحكم في طريق بحرى يؤدى إلى الهند وغيرها من ممتلكات بريطانيا فيما وراء البحار . وفي غمرة هذا التنافس الانجليزى الفرنسى في الشرق قامت إنجلترا بثلاث هجمات استعمارية على مصر خلال القرن التاسع عشر .

فكانت الغزوة الأولى في مطلع هذا القرن ( ١٨٠١ ) إبان الحملة الفرنسية على مصر . والثانية ( ١٨٠٧ ) المعروفة بحملة فريزر ولسكنها انسحبت من مصر في هاتين الحملتين . وظلت إنجلترا تتحين الفرصة للانقضاض على مصر مرة ثالثة وخاصة بعد افتتاح قناة السويس للملاحة حتى تتمكن من وضع يدها على هذا الشريان المائى العالمى الموصل إلى مستعمراتها في الشرق . وازدادت هذه الرغبة وتأكدت بعد ثبوت أهمية قناة السويس لإنجلترا في المجالين الاقتصادى والعسكرى على السواء .

وهكذا جاءت الهجمة الاستعمارية الثالثة عام ١٨٨٢ لتسكون أكثر خطراً وأرسخ قدماً فقد أهد الاستعمار البريطانى مدته وتعلم من درس فشله في الغزوتين

المبايعة سياسياً وعسكرياً . وهكذا الاستعمار البريطاني في مصر قرابة ثلاثة أرباع القرن .

ولم تكند مصر تسترد سيادتها وحقوقها على قناة السويس ١٩٥٦ من أجل أن تكون مصدر رخاها الاقتصادية ، ومظهراً من مظاهر سيادتها القومية على أراضيها ، حتى خاضت مصر ثلاثة حروب ضارية على مدى سبعة عشر عاماً فقط ( ١٩٥٦ ، ١٩٦٧ ، ١٩٧٣ ) ، دارت كلها حول قناة السويس .

وهكذا أصبحت مصر بسبب قناة السويس منذ إنشائها ، موضع مساومات ومؤامرات في السياسة الدولية . ومن هنا كان اهتمام بدراسة تاريخ قناة السويس منذ افتتاحها في إطار العلاقات والاطلاع الدولية ومدى تأثيرها وتأثيرها بالسياسة الدولية .

وتستغرق هذه الدراسة فترة زمنية متكاملة تبدأ بعام ١٨٦٩ وهو افتتاح القناة وتنتهي بعام ١٨٨٢ وهو عام الاحتلال البريطاني لمصر وقناة السويس .

وعلى الرغم من قصر هذه الفترة ( ١٣ عاماً ) إلا أنها كانت خطيرة وجافلة بالأحداث ، فقد شغلت قناة السويس حيزاً كبيراً في العلاقات الدولية وفي تاريخ مصر القومي خلال هذه الفترة .

فقناة السويس تجرى في أرض مصرية ، وكانت مصر إبان هذه الفترة خاضعة للسيادة العثمانية والدولة العثمانية آخذة في الانهيار والتفكك ، وفي رجل أوروبا المريض ، ومن ثم تأتي صعوبة دراسة هذه الفترة إذ على المدارس أن يربط بين تلك العناصر الثلاثة : قناة السويس ومصر والدولة العثمانية في خطوط متوازية . كذلك يجد الباحث أن تاريخ القناة ليس فقط تاريخ سياسى ، وإنما

## مقدمة

هناك جوانب عديدة نبحث عليها تناولها بالدراسة والتحليل، مثل العلاقات الدولية والجوانب الاقتصادية والقانونية والفنية المتعلقة بقناة السويس. كل هذا يجب أن يضعه الباحث في الاعتبار عند تناوله موضوعاً هاماً كقناة السويس.

وعلى الرغم من أن قناة السويس قد نالت حظاً وافراً من الدراسة في جامعات أوروبا وأمريكا وعلى يد جمهرة من المؤرخين والكتاب الغربيين من كافة الجوانب التي أشرت إليها، إلا أن معظم ما كتب حول ذلك إنما يعكس في الغالب وجهة النظر الغربية، في الوقت الذي لم يظهر في مصر دراسات علمية عن قناة السويس اللهم إلا الدراسات الجادة العلمية التي قدمها الاستاذ الدكتور عبدالعزيز الشناوي عن فترة إنشاء القناة، وأبحاثاً أخرى منشورة عن اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨.

وما كانت كثرة المراجع الأوروبية الخاصة بقناة السويس لتحول دون تناول جديد في موضوع قناة السويس من وجهة نظر محايدة ومرتبطة بمصر، وفي إطار الاطلاع الدولية التي تنصارع على مر السنين لاستغلالها لمصلحتها منذ افتتاحها للملاحة دون النظر لمصلحة البلد الأمين الذي يمر فيه هذا الشريان الملاحى ذو الأهمية العالمية.

وفي الحقيقة أن هذه الدراسة التي أقوم بها، إنما هي مدخل متواضع للدراسة تاريخ مصر من خلال قناة السويس، ومهما كان الجهد فإن دراسة الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس منذ افتتاحها وحتى وقتنا الحالى هي في الواقع في حاجة إلى لفيف من الباحثين المتخصصين في كافة العلوم المتصلة بمستقبل وماضى وحاضر قناة السويس السياسى والاقتصاد والاستراتيجى على السواء. ومهما قيل اليوم من بعض المفرضين في صحافة الغرب عن فقدان قناة السويس لأهميتها بعد إغلاقها هذه الفترة. فإن كتاباً أوروبين منصفين قد تولوا الرد

العلی على هذه الادعاءات . فقناة السويس سنظل مرفقاً مصریاً ذا أهمية طابئة  
یخدم البشرية ویسهم فی قضية السلام والرعا العالمی .

ومن ثم اعتمدت فی دراسی على کثیر من الوثائق الی قامت کل من الحكومة  
البریطانية بنشرها فی مضابط البرلمان البریطانی ، وهی المراسلات الدبلوماسية  
المتعلقة بقناة السويس وهی المعروفة باسم : « Parliamentary Papers »  
كذلك الوثائق الفرنسية الی نشرتها وزارة الخارجية الفرنسية وهی المعروفة باسم :  
« Documents Diplomatiques Français »

وقد تعرضت هذه الوثائق لمشكلة قناة السويس ، ولقد استفدت کثیراً من  
هذه الوثائق المنشورة للوصول الی بعض الحقائق المتصلة بهذه الدراسة . كذلك  
اعتمدت الی حد کبیر علی أعداد جريدة شركة قناة السويس المعروفة باسم :  
« Le Canal de Suez. Bulletin Décadaire de la Compagnie  
Universelle du Canal Maritime de Suez ».

( واختصارها فی هوامش البحث B. D . )

فقد رجعت الی جمیع الأعداد الصادرة خلال فترة دراسی تقریباً بعناية  
وتصفحتها بالکامل لاستفید من كافة المعلومات الی نشرتها هذه الجرائد ، والی  
قاربت أعدادها الخمسة . وكانت تنشر کل الاخبار المتعلقة بالقناة سواء كانت  
سیاسیة أو اقتصادیة أو مالیة أو فنیة . فهی فی الحقيقة معین لا ینضب بالمعلومات  
القیمة بالنسبة لدرسی تاریخ القناة ، إلا أنها تحتاج الی حذر شدید عندما یقتول  
الباحث منها المعلومات خاصة فی الفترة السابقة علی الاحتلال ، فقد كانت الجريدة  
تعرض لوجهات النظر الفرنسية فقط وتدافع عن مصالح الشركة والمسامین ، بل  
كانت بمثابة منبر خطابه لیدی لبس بنشر فیها مقالاته وآراءه بالنسبة لعدد من  
المشاكل الی واجهت الشركة ، وقد أوردت بعض المقاطعات والوثائق الی نشرتها

جريدة قناة السويس في ملحق بالرسالة حتى يمكن للدارس أن يرجع اليها. كذلك استفدت من الخطابات التي بعث بها دزيريلي إلى صديقه : « لادى برادفورد » والمنشورة بالفرنسية باسم : « Lettres Intimes » ، والتي ألقت الضوء على اتجاهات دزيريلي الاستعمارية وخطاهه تجاه قناة السويس . فهو الذي وضع أساس الاحتلال الإنجليزي لمصر وقناة السويس . كما استفدت من الأبحاث المنشورة باللغة العربية في مجلتي « كلية الآداب بجامعة القاهرة » و « جامعة الاسكندرية » ومجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية والخاصة بتاريخ مصر الحديث .

ويواجه الباحث صعوبة عند دراسة المراجع الأوربية الشهيرة التي تناولت تاريخ القناة في هذه الفترة . فنجد على سبيل المثال كتابي شارل رو ، وفوازان بك ، وهما فرسيان اعتمدا في دراستهما على كتابات دى اسبس ، وكالا يمثلان وجهة النظر الفرنسية المتعصبة ، ولم يستفيدا من الوثائق الفرنسية (D.D.F.) لأن دراساتهم قد نشرت عام ١٩٠٢ بينما نشرت الوثائق الفرنسية اعتباراً من عام ١٩٣٠ . واتخذ كل من شارل رو ، وفوازان بك موقفاً معادياً من الحكومة البريطانية .

أما المراجع الانجليزية فهي تنحاز أيضاً إلى وجهة النظر البريطانية ، ومن هنا كان على الباحث توخي الحذر في الوصول إلى الحقيقة التاريخية . هذا وكان من الضروري الرجوع إلى عدد ضخم من المراجع لدراسة تاريخ مصر وتاريخ أوروبا والعلاقات الدولية عن فترة الدراسة حتى تكون النظرة اسكل الأحداث متكاملة ويكون الحكم صادقاً على كثير من الحوادث كذلك استفدت من الوسائل الجامعية غير المنشورة ، وكذا الدراسات غير المنشورة التي تناولت هذه الفترة بالدراسة والبحث .

ومن ثم نبعت خطة البحث ومنهجها من طبيعة المادة العلمية التي استلظت أن

## ٨

أجمعها خلال خمس سنوات عكفت فيها على دراسة هذه المراجع والمصادر حتى تبلورت في نهاية الأمر خطة البحث ومنهج على صورة أقرب ما تكون إلى ظني ، إلى ما يجب أن يكون عليه هذا البحث . وعلى ذلك قسمت البحث إلى الأبواب التالية :

في الباب الأول تنسأوت بالدراسة الأهمية السياسية والاقتصادية والاستراتيجية لقناة السويس خلال السنوات الأولى التالية لافتتاحها . وفي الباب الثاني تناولت دراسة مسألة بيع قناة السويس والصراع بين الشركاء الملاحية وشركة قناة السويس بسبب مشكلة رسوم المرور . وفي دراسة تحليلية للأزمات المالية والسياسية التي واجهت شركة قناة السويس عند بداية استغلال القناة ، وهي أول دراسة لهذه الجوانب من القناة أتعرض لها ولم يسبقني لهذا أي من تناولوا تاريخ قناة السويس . ولست أزعم أنني استطلعت أن أفى هذا الموضوع حق من البحث . ولكن يكفيني أنني طرقت الباب وبدأت الطريق إلى مزيد من البحث والدراسة لجوانب هامة في قناة السويس . وفي الباب الثالث ألقى الضوء على مأساة مصر عندما فقدت أسهمها في قناة إصالح إنجلترا عام ١٨٧٥ ، وأيضاً حصتها ( ١٥ ٪ ) من صافي الأرباح السنوية في شركة قناة السويس إصالح فرنسا عام ١٨٨٠ . وبذلك خسرت مصر مورداً هائلاً دسماً لقناة تجرى في أرضها بعد أن ضمت بآلاف الأرواح في نظام السخرة لخدمها حتى تحقق المشروع ، كما دفعت مصر وحدها أكثر من نصف أن لم يكن الثلث رأس المال الذي قدر له في البداية ٢٠٠ مليون فرنك وزاد رسمياً إلى ٤٣٢ مليون فرنك في عام ١٨٦٩ ، تحملت مصر وحدها ما يقرب من ٣٥٠ مليون فرنك .



وتناولت في الباب الرابع كيف مهدت إنجلترا لاحتلال قناة السويس، بدفع الأمور داخل مصر إلى العازم . وأخذت تجهز نفسها عسكرياً باحتلال جزيرة قبرص عام ١٨٧٨ لتكون قريبة من قناة السويس ، وكان قائد هذه الجزيرة هـ جانت وللى ، هو نفسه قائد الحملة على مصر ١٨٨٢ . وبعد احتلال قبرص تأكد في خطابات دزيريل في مطلع عام ١٨٧٩ تفكيره الجدى في إرسال حملة عسكرية لغزو مصر، وذلك بعد أن بدأت طلائع الثورة تهب في مصر على الفساد والتدخل الاجنبى : وتأكد ذلك في رسائل سولسبرى (وزير خارجية إنجلترا) عندما تحدث عن استخدام القوة ضد مصر كحل لاختناق الحركة الوطنية ووافقت إنجلترا على ذهاب فرنسا لتونس ( ١٨٨١ ) لارضائها ، ثم اتجهت إنجلترا على الفور وشكلت لجنة خاصة بوضع خطة احتلال مصر وقناة السويس .

وانطلقت مؤتمر الاستانة ( ١٨٨٢ ) ستارا لتحقيق أهدافها . ونجحت الدبلوماسية البريطانية في هذا المؤتمر نجاحاً عظيماً . فعمل الرغم من أن هدف أعضاء المؤتمر هو الحيولة دون وقوع قناة السويس في يد دولة دون الأخرى ، إلا أن الدبلوماسية البريطانية نجحت في تحقيق أهدافها بإرباك المؤتمر بتقديم المشاريع العديدة . وساعدت الظروف إنجلترا بانسحاب فرنسا من الميدان ببعض اختيارها ، ورفض إيطاليا مشاركة إنجلترا في احتلال قناة السويس خوفاً عدا فرنسا لها .

وهكذا نجحت الدبلوماسية البريطانية في تحقيق هدفها في مؤتمر الاستانة لتتيح الفرصة للجانب العسكرى لتنفيذ المخطط الحربى السابق وضعه منذ سنوات لتضع يدها على قناة السويس وكان لها ما أرادت . كما ألقيت الضوء على حقيقة موقف كل من دى اسبس وعرابى من واقع الوثائق والمصادر الأصلية .

١٠

وهكذا خرجت مصر صفر الهدى من هذا المشروع الضخم والذي كان سبباً  
في احتلال إنجلترا مصر .

وأخيراً فقد بقيت كلمة أود أن أضيفها إلى هذا كله ، بل وقبل هذا كله ،  
وهي أنني سأظل أبداً مديناً للاستاذ الدكتور حسن صبحي بفضل مساعدته  
العلمية القيمة لي في هذه الرسالة . فقد كان يعلمه التزير ودقته العلمية ملاذاً لي إذا  
اخفق على الطريق وتعبث البحث .

كما أقدم بخالص الشكر الاستاذ الدكتور عبد العزيز الشناوي الذي شارك  
في مناقشة هذا البحث . فقدم نصائحاً علمية بتواضع للعالم وحنو الآب .  
كما أشكر الجمعية المصرية للدراسات التاريخية التي شرفتني بمنح هذا البحث  
جائزة المرحوم الاستاذ محمد شفيق غربال في التاريخ الحديث عن عام ١٩٧٥ .  
وهي جائزة مالية تقدمها الجمعية لأحسن رسالة ماجستير في التاريخ الحديث تقدم  
لجامعات جمهورية مصر العربية .

وبالله التوفيق ؟

بور فؤاد في مارس ١٩٧٩

المؤلف

السيد حسين جلال

# البَّابُ الْأَوَّلُ

التَّسَاةُ فِى سَنَوَاتِهَا الْأَوَّلَى

( ١٨٦٩ - ١٨٧٣ )



## الفصل الأول

### افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية

- رحلة اسماعيل لأوروبا في صيف عام ١٨٦٩ .
- توتر العلاقات المصرية التركية بسبب هذه الرحلة .
- موقف دول أوروبا من الأزمة المصرية التركية .
- حفلات الافتتاح .
- المؤتمر الاقتصادي الدولي المنعقد بالقاهرة لإبان حفلات الافتتاح .
- أصداء افتتاح قناة السويس .



شهد القرن التاسع عشر ، وقبل ذلك وحتى صدور عقد الامتياز الاول ١٨٥٤ ، تنافساً دولياً حول طريق المواصلات البرى عبر مصر . ثم تطور هذا التنافس إلى صراع بين فرنسا وانجلترا حول مشروع قناة السويس (١) . وظل هذا الصراع يأخذ أشكالا وصوراً متعددة ، وازداد هذا الصراع بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية . وصاحب افتتاح القناة تطورات اقتصادية وأخرى سياسية .

فتجد الخديوى اسماعيل يرى في افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية فرصة مناسبة ، لإعلان استقلاله بحكم مصر والتخلص من التبعية للباب العالي ، وترتب على ذلك اشتداد الأزمه بين الخديوى والساطان فهدد الأخير بخلع اسماعيل وهذا بدوره لم يذعن وتطور الأمر بينهما مهدداً بنشوب صراع مسلح . كذلك خشت الدول الأوروبية من نتائج هذا الصدام ففى لم تكن مستعدة لقيام مثل تلك الاضطرابات فى منطقة الشرق الأوسط التى ستمهد التوازن الدولى وتعرضه للخطر ، خصوصاً وأن الدولة العثمانية تربع بها الدول ، وكذلك الحال بالنسبة لمصر التى ازدادت أهميتها بعد افتتاح قناة السويس فأصبحت معلماً لاجانرا ومجالاً للنفوذ الغربى .

وكانت الرغبة آنذاك بين كثير من الدول الأوروبية تميل إلى الحفاظ على حيده القناة بعيداً عن التيارات السياسية للانتفاع من هذا الممر الملاهى العالمى الجديد الذى يربط الشرق بالغرب .

وبافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية أصبحت المسألة المصرية فى تاريخها الحديث من صنع قناة السويس .

---

(١) عبد العزيز محمد الشناوى ، قناة السويس والتهارات السياسية ، التى أحاطت بإنشائها - ١ - القاهرة ١٩٧١ - معهد البحوث والدراسات العربية ص ٢١ .

كانت أوروبا إبان افتتاح قناة السويس تمر بفترة توسع صناعي سريع وكانت قناة السويس إحدى نتائجه . فهي إحدى المشروعات الهندسية الكبرى التي حفل بها القرن التاسع عشر والتي تتطلبها العصر بشدة، والتي لبثت احتياجات حركة الانقلاب الصناعي التي كانت على أشدها في أوروبا حينئذ . فالمصانع كما يذكرها البرزج، كانت تتكاثر كالفطريات ، Mushrooms ، وازداد إنتاج الفحم والصلب زيادة عظيمة ومدت خطوط السكك الحديدية بكثرة ، وازدادت أحجام وسرعة طائرات المحيط كما ازدادت كثافة السكان . كل ذلك أدى إلى السعي الحديث للبحث المحموم عن مصادر جديدة للمواد الخام ولاسواق جديدة . فتمتص الفائض في البضائع المصنعة التي أخذت تتدفق من المصانع الانجليزية والالمانية والفرنسية وهذه النفيرت . تطلبت سرعة في النقل البحري فجاءت قناة السويس لتلبى تلك الاحتياجات المختلفة .

وهكذا وفي سنوات قليلة من افتتاح قناة السويس نشطت الحركة الاستعمارية في أفريقيا وآسيا . في نفس الوقت كانت تجري هناك في الشرق الأقصى تغيرات هامة ، فالسايان كانت على وشك الأخذ بالنهضة على النمط الأوروبي ، والصين ستصبح الأرض التي تفرى الدول على احتلال نقاط على سواحلها للبحث عن امتيازات السكك الحديدية والمناسجم والموانئ ، واستراليا ونيوزيلندا كانتا آخذتين في الازدهار كدول صناعية هامة . وهكذا فإن الشريان العظيم الجديد الموصل للشرق سيأبى دوره في تلبية احتياجات هذا التوسع الضخم للتجارة والصناعة (١) .

(1) Hallberg, Charles, The Suez Canal, London: 1930, pp. 216 - 217,



وفي هذا المجال كان فوجى Vogue سفير فرنسا بالاستانة يرى أن مركز الدائرة بالنسبة للشرق يميل الى الانتقال من شواطئ البسفور ، وهو طريق ضيق لتجارة محلية ، الى ضفاف قناة السويس وهو طريق المستقبل للتجارة الدولية وأن تطور مصر السياسى ليتبع هذا التطور الاقتصادى (١) .

هذه هى قناة السويس التى نحن بصدد الحديث عن افتتاحها للملاحة العالمية وتلك هى أهميتها للتجارة العالمية .

كان افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية فرصة مناسبة للخديوى اسماعيل الذى رأى أن يستغل هذا الحدث العالمى الهام بالنسبة لمصر والعالم ويعلن استقلاله . وطد اسماعيل العزم على ممارسة حقوق السيادة بأن يضع الباب العالى أمام الامر الواقع ( Fait accompli ) ويجاوبه باستقلال مصر ، الذى لم يكن معترفاً به صراحة . فقد كان الخديوى اسماعيل يعتبر فرمائى ١٨٦٦ ، ١٨٦٧ مرحلة نحو الاستقلال التام (٢) .

غادر الخديوى اسماعيل الاسكندرية فى ١٧ مايو ١٨٦٩ (٣) فى رحلة الى أوروبا

---

(١) فوجى الى الخارجية الفرنسية ١٨ يونيو ١٨٧٣ نقله عن: جورج جندى وجاك تاجر - اسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية ص ٤٣ .

(2) Sammarco Angelo, Histoire de L'Egypt Moderne, Tom II p. 169.

(٣) كانت هناك رحلة سابقة لرحله اسماعيل لأوروبا - فقد سافر فى ١٠/٥/١٨٦٧ وزاد خلالها فرنسا وإنجلترا وتركيا وكانت بمناسبة حضور العرض الدولى ببساريس عام ١٨٦٧ .

وبالنسبة لرحلة اسماعيل الى أوروبا عام ١٨٦٩ وتدهور العلاقات المصرية التركية بسببها فان الوثائق الدبلوماسية بخصوص هذه الرحلة كثيرة منها وثائق فرنسية وبريطانية

مصر طجبا معه نوبار على يخته المحروسة تتقدمه ثلاث سفن حربية وتبعه ثلاث ،  
أخرى وكان ينبغي زيارة عراصم أوروبا بالدعوة ملوكها لحضور حفلات الافتتاح وأبان  
هذه الزيارات كان الخديوى يفتخر الفرصة ويسعى الى اعلان حياد قناة السويس  
واقناع الدول بذلك ، كما كان يحاول فتح المناقشات بخصوص الاصلاح القضائى  
فى مصر . وفى ذلك أعلنت صحافة أوروبا أن الخديوى قد توجه لأوروبا ليس  
فقط لدعوة ملوكها لحضور حفلات افتتاح قناة السويس وإنما لمناقشة ودراية  
موضوع المحاكم المختلطة وحياد قناة السويس (١) .

اعتقد اسماعيل أن افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية سيعطى لمصر مركزاً  
جديداً فى أعين الدول الأوروبية فرأى استغلال هذا الحدث لإحضار الشهرة والمركز  
لإسمه وحكمه وتوطيد مركزه ، وعزم على أن يهر العالم برنامج حفلات افتتاح  
القناة وأن ينفق على هذه الاحتفالات بسخاء مهما كلفه الأمر ورأى أن يحصل  
على تأييد زعماء أوروبا فيما يتعلق بضرورة فصل مصر عن الامبراطورية العثمانية  
ولاسيما وقد اكتسبت مصر أهمية جديدة بافتتاح قناة السويس (٢) .

اتجه اسماعيل لجزيرة كورفو Corfu وكان بها الملك جورج ملك اليونان

== ونسأوة .. الخ راجع هامش كتاب ساماركو :

Ibid. p. 170.

(1) Douin, G. Histoire du Règne du Khédive Ismail. Tom.  
II. Le Caire, 1937. p. 319, Cf. Zananiri, Le Khidive Ismail  
et L'Egypte. alex., 1923. p. 79

وأنظر أيضا :

Sammarco, Op. Cit. p. 170,

(2) Lord Kinross, Between two seas p. 236.

وراجع أيضا : أحمد عبد الرحيم مصطفى - علاقات مصر بتركيا ص ١١٦

صدقة (١) وكانت علاقة ملك اليونان سيئة مع الباب العالي بسبب مشكلة جزيرة كريت . قدم اسماعيل مائة ألف فرنك مساعدة للمهاجرين الكريتيين رغبة منه في تخفيف ويلاتهم ، هذا في الوقت الذي كانت فيه خزانة مصر أحوج ما تكون لكل ما يصرفه اسماعيل .

ثم توجه اسماعيل بعد ذلك الى البندقية ومنها الى فلورنسا حيث أسرع الملك فيكتور عمانويل الثاني - صديقه الحميم - من مقره في تورينو الى مقابلة له وأنزله في القصر الفخم حيث أقام أسبوعا عومل فيها كأمرئى سيادة دون اكتراث بسيادة تركيا على مصر . وقد اعتذر الملك عمانويل الثاني عن حضور حفلات الافتتاح وأخبره أنه سيرسل ابنه (دوق دى أوسته) : Duc d' aostè نيابة عنه . ثم اتجه اسماعيل الى فيينا حيث قوبل بترحاب وأشادت الصحافة النمساوية بزيارته وهدفا . فرددت كثير من الصحف النمساوية بأن الهدف من الزيارة ليس فقط دعوه ملوك ورؤساء أوروبا للاشتراك في حفلات افتتاح قناة السويس وعلان حيدتها ، بل ان اسماعيل يرغب في استقلال مصر عن تركيا . الا أن دى بويستد المستشار الامبراطورى « Comte De Beust أكد لسفير فرنسا أن اسماعيل وكذلك وزيره نوبار لم يبحثا الامور السياسية وإنما نبحثا فقط عن العلاقات بين مصر والنمسا . ثم غادر اسماعيل فيينا الى براين حيث استقبله البلاط البروسى بترحاب كملك ، رغم أن هذا العمل كان يزيد الموقف حساسية بالنسبة للدولة العثمانية . وهناك حصل اسماعيل على وعد بتأييد الاصلاح القضائى . وأكد بسمارك للسفير

(١) احمد عبد الرحمن مصطفى - علاقات مصر بتركيا - تنالا عن منقطة رقم ٤ ، معمة

تركى ملخص الوثيقة رقم ٢٣٦ الصادرة في ٢٤ صفر ١٢٨٦ .

الفرنسي Benedetti بأنه لم يعقد مع اسماعيل أو وزيره نوبار أى اتفاقات ولكنه تناقش معه بشكل عام فى مسألة الاصلاح القضائى وقناة السويس (١) .

وفى باريس استقبل اسماعيل مستقبلا حارا ، وأقام بقصر الاليزيه L'Elysée واستقبله الامبراطور والامبراطورة فى قصر النويلريه فى ١٥ يونيه حيث أقيمت له فى المساء مأدبة عشاء تكريما له (٢) .

ثم سافر اسماعيل لانجلترا فى ٢٣ يونيو وهناك استقبل بحفاوة وترحاب وأنزل قصر بكنجهم ، وكان لقرب افتتاح قناة السويس اثر كبير فى ازدياد اهتمام انجلترا بمصر واليهما ، واهذا كان الامر يختلف فى هذه الرحلة عن سابقتها ، فرحلته السابقة لانجلترا عام ١٨٦٧ قد رتبته زمنيا ليتقابل مع السلطان هناك ، فحجبت الاضواء آنذاك عن رحلة الخديوى ، ولسكن فى زيارة الخديوى هذه المرة نجد جريدة التايمز ( The Times ) فى عددها الصادر بتاريخ ٢٣ يونيو ١٨٦٩ تنشر مقالا رئيسا تشيد فيه بموقف اسماعيل للمشرف وكرم ضيافته لأمير ويلز (Wales) عند زيارته الأخيرة لمصر . وهاجمت الصحيفة سياسة الحكومة المليئة بالحذر بحملة للباب العالي وفى اليوم التالى - ٢٤ يونيو - نشرت جريدة: Pall Mall Gazett مقالا بعنوان: كيف لا نكرمه ؟ How not to Honour Him وذكرت الصحيفة أن اسماعيل أنزل بقصر بكنجهم Buckingham ، ولم يدخل

---

(1) Sammarco, Op. Cit. pp. 171 - 172.

وأنظر أيضا : احمد عبد الرحيم - مصر وتركيا من ١١٦ - ١١٨ .

(2) Sammarco, Op. Cit. p. 172, Loliée, Frédéric, vie D'une Impératrice Paris, 1918. p. 218.

وأنظر أيضا : مصطفى الحفناوى : قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة - الجزء الأول القاهرة ١٩٥٢ من ٢٧٣ .

## ٢١ -

الخديوى من الباب الرئيسى للقصر وانما من باب جانبي ، وأضافت بأن العرف  
الدبلوماسى حال دون الخديوى والنوم على السرير المخصص للسلطان (١) .

كذلك استقبل الخديوى رئيس شركة P & O (٢) الانجليزية الذى شكر  
اسماعيل بجهوده والخدمات التى قام بها من أجل تسميل خدمه البريد فيما بين  
انجلترا والشرق ، كذلك شكره للخدمات التى قدمت لتحسين وتطوير السكك  
الحديدية المصرية والتى جعلت المواصلات فيما بين الاسكندرية والسويس سريعة  
ومريحة . ورد عليه الخديوى بأنه يبذل قصارى جهده لتحسين المواصلات بين  
أوروبا وآسيا .

وغادر اسماعيل لندن الى بروكسل فى أول يوليو ١٨٦٩ ومنها الى فرنسا  
مرة أخرى للعلاج . وكان الخديوى قد عزم على زيارة روسيا والذهاب الى  
بطرسبورج لأن القيصر كان قد دعاه للقرم ولكنه عدل عن ذلك ، وهناك أرسل  
اليه الباب العالى يدعو للمرور بالإستانة فى طريق عودته الى مصر لكي يقدم  
الايضاحات المطلوبة حول تصرفاته فى أوروبا ولكنه رفض وأسرع بالعودة الى  
مصر عندما علم بأن الباب العالى استدعى أخاه الامير مصطفى فاضل من أوروبا  
وعينه وزيرا للداخلية العثمانية ، فسافر اسماعيل من طولون يوم ٢٣ يانوار الى  
الاسكندرية (٣) .

(1) Lord Kinross, Between two seas, the creation of the  
Suez Canal, London. 1968, p. 237.

(٢) شركة Peninsular and Oriental Company وكان اسمها حين تأسست  
سنة ١٨٣٧ شركة Peninsular Com. ولما أنشئ الخط الملاحي الجديد سنة ١٨٤٠ من  
ميناء السويس الى الهند والشرق الأقصى اتخذت اسم P & O واجب الفصل الثانى .

(٣) الياس الأيوبي : مصر اسماعيل - الجزء الأول - ص ٤١٤ :

## ٢٢ -

ومن المثير أن نعتبر أن رحلة اسماعيل هذه والهدف منها قد أثمر ، وعلى أية حال فإن اسماعيل بالإضافة إلى الدعوات التي وجهها إلى مضيفيه في أوروبا قد وجه الدعوات إلى غيرهم من الملوك ورؤساء الدول وفيما يتعلق بالسويد والنرويج فقد إعتذر ملكها عن عدم الحضور حتى لا يضايقا الباب العالي .

أما روسيا فقد مثلها سنيرها في الاستانة الجنرال أجنا تيف . أما رئيس جمهورية الولايات المتحدة الأمريكية الجنرال جرانت GRANT فلم يستطع قبول الدعوة شخصيا أو أن يوفد مندوباً عنه لأن الكونغرس لم يكن في دورة الإنعقاد وان ينعقد قبل شهر ديسمبر . ولم يدع اسماعيل سلطان مرakash وشاه فارس وبای تونس بسبب عدم توفر أماكن الإقامة اللائقة بهم . وبالنسبة للملك بافاريا وفورتنبرج Württemberg وساكسوني فقد تحاشى اسماعيل دعوتهم حتى لا يثير مشكلات لأن هذه الدعوة كانت تتطلب موافقة بروسيا ضمناً (١) .

وقد عاد اسماعيل من رحلته الى الاسكندرية في ٢٨ يوليو ١٨٦٩ (٢) .

أثارت رحلة الخديوى اسماعيل لأوروبا لدعوة ملوكها ورؤسائها الحضور سفلات افتتاح قناة السويس — استياء الباب العالي فالخديوى لم يكثر بالسلطان ولم يقيم بتوضيح دوافع تلك الرحلة له . وقد قيل أن اسماعيل كان قد أعد عدة ليعلمن تحديده لتركيا أثناء الاستقبال بافتتاح قناة السويس . وأنه تفاهم مع الملك فكتور همازيل الثاني لتأييده في إعلان استقلاله بمصر . وأن "تركيا اذا ما اندخمت عند إعلان

(1) Lord Kinross, Op. Cit., p. 236.

وأنظر أيضا :

Sammarco, Op. Cit., p. 192.

(٢) احمد عبد الرحيم - مصر وتركيا ص ١٢٥ .

استقلال مصر فان جيش و بيدعنت ، وأسطولها سيهاجمان بعض البلدان العثمانية  
النائية (١) .

وتدل الفترة فيما بين عامي ١٨٦٩ — ١٨٧٠ على أن الخديوي كان صادق  
العزم على اعلان استقلاله بمصر (٢) . لهذا اشتدت مخاوف تركيا فنجد عالي باشا  
يؤكد للسفير هنري اليوت — سفير انجلترا بالاستانة — عن هزم اسماعيل اعلان  
استقلاله عن تركيا وقيامه بالتباحث في مسأله اتفاقيه دواية خاصة بقناة السويس .  
وأبدى هنري اليوت دهمسته من اهتمام السلطان بتلك المقالات التي تكتبها الجرائد .  
ولكن عالي باشا أكد له أن هذه المعلومات من مصادر أخرى غير الصحف .  
وأن رغبة الخديوي في اعلان استقلاله أصبحت واضحة ولا يمكن اغفالها (٣) .

إزاء تلك الأحداث حاولت دول أوروبا تهدئة الموقف المضطرب بين السلطان  
والخديوي تمادياً للشا كل المترتبة على الصدام المسلح بين الطرفين . فنلاحظ أن  
أوروبا لم تشجع الخديوي تماماً على اتجاهاه نحو اعلان الاستقلال . كما عملت على  
تهدئة الموقف بين السلطان والخديوي ، وربما دفع ذلك اسماعيل الى تعديل  
اتجاهاه نحو اعلان ذلك الاستقلال بحكم مصر . (٤) .

ففي فرنسا أخبر وزير خارجيتها «دي لا فاليت» Le marquis de La Valette

(١) كرايبييه ، بيير : اسماعيل المفتري عليه ، ترجمة فؤاد صروف ، القاهرة —  
دار النشر الحديث ١٩٣٣ . ص ١٩١ ، وراجع أيضا : محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان  
في القرن ١٩ ، القاهرة ، دار المعارف ١٩٦٣ . ص ١٠٣ . ويذكر أن المقصود ببعض  
البلدان الشمانية النائية هي : تونس أو طرابلس الغرب .

(٢) محمد فؤاد شكرى — مصر والسودان ص ١١٠ .

(3) Sammarco, Angelo, Op. Cit pp 175 - 6.

(4) Ibid. p. 176.

## فصل الثاني

الخديوي صراحة إبان زيارته لباريس (في الفترة من ١٣ - ٢٣ يونيو ١٨٦٩) بأن فرنسا سوف تنظر باستياء إلى أى نزاع يقع بين تركيا ومصر ، وأن تلك الخلافات إذا استمرت من شأنها إلحاق الضرر بالخديوي وأسرته ففرنسا يسوقها نشوب أى نزاع بين الخديوي والباب العالي وأن خير ما تنصح به حكومة فرنسا هو احتفاظ الخديوي بما لديه من سلطات فعلية ومزايا لا يستهان بها في نطاق بلاده الأمر الذي لا يكلفه إلا إظهار الإحترام والوقار لصاحب السيادة الشرعية عليه وهو السلطان العثماني (١) .

خشيت فرنسا أن يصل الأمر إلى صدام مسلح — بين السلطان والخديوي — يعرض للتوازن الدولي في أوروبا والشرق الأوسط لاختطار جسيمة خاصة وأنها وقفت بكامل ثقلها وراء مشروع القناة حتى أصبح حقيقة ، وأصبحت القناة مشروعا وعملا فرنسياً ، وعندئذ سيتأثر بلا شك ، نتيجة الصدام المسلح بينهما لذلك قررت الامبراطورة أوجيني ، القيام بزيارة الإستانة وهي في طريقها لمصر لحضور حفلات الافتتاح . وفي هذا دلالة على تقرير حق السيادة العثمانية على ولايتها وتقديم تركيا على مصر ، وهو تمدينه للسلطان في نفس الوقت . وكان هذا الخبر مصدر بهجة وعرفان بالجميل في القسطنطينية .

وصلت الامبراطورة الى الإستانة في ١٣ أكتوبر ١٨٦٩ (٢) ، وأصرت في حديثها مع عالي باشا أن تلمس مسألة أزمة العلاقات المصرية التركية . وأبدت له استياءها لأن الأزمة لم تسو قبل وصولها للإستانة .

(1) Ibid.

ودائع أيضا - محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ٩٩ - ١٠٣ .

(2) Leliée, Frederic, op. cit. pp. 219 - 0



## ٢٥ -

ومحدث مع السلطان حديثاً ودياً وبحضور الوزراء ، وقيل أنه أكد لها بأن المشكلة المصرية انتهت . وكانت الامبراطورة قد أوضحت لعالى باشا بأن الدعوة التى وجهها اسماعيل الى الملوك ، هى سبب سوء العلاقات بين السلطان والحديوى . وذكرت أن اسماعيل لم يدعها من تلقاء نفسه بل تمسحياً مع الرغبة التى أبدتها له بعد أن رأت نموذجاً لقناة السويس فى معرض باريس الدولى عام ١٨٦٧ والذى حضره الحديوى بنفسه بدعوة من فرنسا . وأضافت الامبراطورة بأنها سألت الوالى بعد أن دعاها عما اذا كان قد دعا السلطان ، فكان رده مليئاً بالاحترام وقال : *داته فى الحقيقة يعتبر السلطان صاحب الدار ، Maitre de la Maison* ، ذلك أن افتتاح قناة السويس سيجرى فى أملاك السلطان . وأنه من الواضح عندئذ معاملة السلطان كضيف . وعلى ذلك لم يفكر فى دعوته (١) . وقد اعترض حالى باشا على ذلك بأن الوالى لم يهتم اطلاقاً بأن يجنب سيده أى د صاحب الدار ، بأن حفلاً عظيماً سيقام فى املاكه ، ولم يرد على الأسئلة التى وجهها اليه الباب العالى بهذا الخصوص . وقد أقيمت الامبراطورة حفلات فخمة بهدف التأميم على رأى العام الفرنسى واستعادته ثقته فى الاسواق المالية فى باريس بتركيا .

وعندما أحس اعداء اسماعيل بهذا التحول حاولوا دفع السلطان الى مصاحبه الامبراطورة بسفنه المدرعة الى الاسكندرية وانتهاز الفرصة لاحتلال المدينة . ولكن السلطان عبد العزيز رفض ذلك ، اذ رأى أنه من المستحيل أن يسير الى

(1) Douin; G., Op. Cit, pp. 416 - 417.

وراجع : احمد عبد الرحيم مصطفى - علاقات مصر بتركيا فى عهد اسماعيل - دار

الكتاب ١٩٦٧ - ص ١٣٨ - ١٣٩ .

## ٢٠٠

مصر بصفته ضيفا ثم يقوم بخلق الوالى فى حضور ملوك ورؤساء الدول (١) .  
وهكذا غادرت الامبراطوره « اوجيى » الاستانه فى طريقها لاسكندريه  
فوصلتها فى ٢٢ اكتوبر ١٨٦٩ وعندما وصلت الى مصر صرحت لاسماعيل بأن  
سكوته العنيد فى هذه الظروف من الاسباب التى جرحت السلطان وأن عليه أن  
يلين ويهادنه (٢) .

وعندما زار اسماعيل لندن فى الفترة من يونيه — أول يوليو ١٨٦٩ —  
تلقى نصائح مائلة . فقد أخبره اللورد « كلارندون » ، Clarendon وزير  
خارجية انجلترا بأنه سيخسر كثيرا ولا يكسب شيئا من جراء عدااته للباب  
العالى . ذلك لأن تخلص مصر من السيادة العثمانية سيوقعها حتما — تحت السيادة  
الفرنسية مما يسبب للحدوي متاعب جمة (٣) .

وقد أورد كلارندون فى تقريره عن حديثه مع الحدوي اقتناع الأخير  
بضرورة ابقاء العلاقات القائمة فعلا مع الباب العالى . وأن كل مايريده اسماعيل  
هو أن يمنع السلطان عن التدخل فى شئون مصر الداخلية . كذلك لم يرغب عن  
اسماعيل أن « النصيح » الذى تقدم به اليه كل من « دى لافاليت » و« كلارندون »

(1) Kinross, between two seas, Lond. 1968. pp. 241 - 2.

وراجع أيضا احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر وتركيا من ١٣٩ - ١٤٠ .

(2) Douin, G. Op. Cit., p. 444. Cf; Kinross, Op. Cit., p. 241.

وراجع أيضا: الياس الأيوبي - مصر اسماعيل ١٨٠٠ - ١٨١٨ .

(3) Sammarco, Op. Cit , p. 176 .

وراجع كل من : محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان من ١٠٠ - ١٠١ ، احمد

عبد الرحيم - مصر وتركيا من ١٢١ .

انما كان تهديدا من جانب انجلترا وفرنسا بتهريض الخديويہ بنفسها للخطر إذا حاول الخديوي الاستقلال بحكم مصر . كما كان واضحا أيضا أن لندن وباريس معارضه للباب العالي اذا اراد الغاء نظام الوراثة الصليبية أو خلع الخديوي نفسه . ولا شك أن موقف انجلترا ذلك انما كان يمثل مصلحتها الخاصة التي كانت تهدف الى المحافظة على الأوضاع القائمة (١) . وذلك تطابقا لمبدأ المحافظة على كيان الامبراطورية العثمانية وحقوق التبعية للسلطان الذي سارت عليه بريطانيا في تلك الفترة . واستعد سهر وهنري اليوت ، - سفير انجلترا بالاستانة - للتوجه الى مصر ممثلا لانجلترا مقابل السلطان في ٦ نوفمبر وصرح له السلطان بأنه لا ينوي خلع اسماعيل أو سحب أى امتياز منه . وهنري عناد اسماعيل في رفض طلباته الى اعتقاده (أى اسماعيل) بأنه يستطيع الاعتماد على فرنسا . واتجه ، اليوت ، الى مصر لحضور حفلات الافتتاح بعد تأكده من أن الحكومة التركية ستلجأ الى اجراءات قهرية فيما لو حاول الوالى أن يتعدى على حقوق السلطان . ولفت هنري اليوت نظر اسماعيل الى ضرورة التفاهم مع الباب العالي . كما جرى بين السفير البريطاني وبين الامبراطور و فرانسوا يوزيف ، امبراطور النمسا والكونت دى بيسست ، والقنصل الفرنسى محادثات كانت مطابقة للسياسة العامة للدولة ازاء الازمة المصرية التركية . وكانت كل هذه المحادثات تهدف الى ابقاء الامور على ما هي عليه ، ووضع حد الازمة قبل افتتاح قناة السويس (٢) .

هذا وكان الخديوي قد اعتمد في موقفه الصلب على الحكمة والبطالة

(١) محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ١٠١ .

(2) Douin, Op. Cit., pp. 422, 423, 430.

واحمد عبد الرحيم - تركيا ومصر ص ١٤٠ - ١٤١ .

## ٤٨

المساند لمصر والتي رفضت ادعاءات الباب العالي في التدخل في شئون مصر الادارية والمالية . فتحدث رئيس وزراء ايطاليا صراحة عن استقلال مصر الذاتي وهو أمر معترف به من جانب أوروبا . ففي النصف الثاني من شهر سبتمبر زار الأسطول الايطالي الميناء المصرية وقائد البرنس داوستافاند الأسطول الأمير توفيق ولي العهد ، الوشاح الأكبر لتاج ايطاليا . وكان هذا العمل في مثل تلك الظروف يتعدى حدود الانجاءات الخاصة (١) .

وبالنسبة لموقف النمسا ، فقد قلقت حكومتها من موقف الباب العالي وخشيت أن تكون هذه الاحداث مقدمة لخطط واسعة النطاق من جانب رجال الباب العالي ازاء مصر ، الأمر الذي قد يشهد اضطرابا على أبواب امبراطوريتها المنككة والتي بدأت شعوبها تتطلع إلى الروح القومية وتميل للنزعات الانفصالية (٢)

هذا فيما يتعلق بموقف أوروبا ازاء اسماعيل والباب العالي ، أما فيما يتعلق بموقف الباب العالي فتجد أن عالي باشا قد شجع جرائده المعبره عن رأيه كصحيفة « تركيا » و « الليقانت هيرالد » بمهاجمة اسماعيل . وقام « بورديانو » Bordeano رئيس تحرير صحيفة « تركيا » بنشر بحث عن مركز مصر القانوني جهر فيه أخطاء اسماعيل وطالب باللاحاق معاقبته عليها بالعزل من منصبه وإرجاع مصر ولايه عثمانيه كباقي الولايات طبقا للفرمانات .

ورد اسماعيل على تلك الهجمات بشده وكلف هو أيضاً الجرائد وكتابا من أنصاره بتأييده وتقنيده مزاعم الباب العالي وبيان سخافته حججها . فكثرت بين

(1) Sammarco, Op. Cit , p. 180.

(2) Ibid.

الناس نشرات وكتب تؤيد اسماعيل وأخرى تؤيد تركيا (١) .

وتضلّفت عدة عوامل تؤكّد للباب العالي رغبة اسماعيل في الانفصال عن السيادة التركية متمثلة في تجاهل اسماعيل للباب العالي وعدم دعوته لحضور حفلات ، وعدم رده على استفسارات السلطان عن هذا الموضوع ، في الوقت الذي أخذ فيه اسماعيل يرسل الدعوات الى أوروبا . ومن ثم سرت اشاعات قوية بأن الأسطول العثماني سيتوجه الى مصر لوضع حد لهذا الطموح غير المشروع . وفي هذا الجو المشحون بالتوتر وصلت رسالة الصدر الأعظم الى الخديوي في أوائل أغسطس يطالبه بتقديم ايضاحات عاجلة ، وإلا اعتبرت الدولة العثمانية تصرفات الخديوي بخارقه لفرمان ١٨٤١ .

وأرسلت حكومتا إنجلترا وفرنسا الى يمثليهما في مصر بوجوب ارسال الوالى ردا مرضيا للباب العالي . وازافت إنجلترا أنه من المستحسن أن يوضح الخديوي في رده عزمه على التوجه للاستانة لتقديم فروض الولاء للسلطان . ولكن الخديوي رفض التوجه للاستانة . وأرسل للسلطان ، رداً على رسالته في أول أغسطس . رد فيها على النقاط التي أثارها الباب العالي . ولكن السلطان ارسل اليه رساله ثانيه في ٢٩ أغسطس يطالبه فيها مراعاة حرفيه فرمان ١٨٤١ . ونسألم يرد الخديوي على رسالته ، ترددت شائعات بأن الخديوي يبغي اعلان استقلاله عند حفلات افتتاح قناة السويس (٢) .

---

(١) الياس الأيوبي - مصر اسماعيل - ١ ص ٤١١ - ٤١٢ ، وبلكر الأيوبي أن من أمثلة الكتب التي ظهرت في تلك الفترة وتداولها الناس وتؤيد وجهة النظر التركية « مصر حسب ماهدات ١٨٤٠ - ١٨٤١ » لبرديانو ، مصر وتركيا - لجساي لساك ، ومسألة باشا مصر - لوكفتش Lucovich - والخلاف المصري التركي لوري .  
وراجع - احمد عبد الرحيم مصغى - مصر وتركيا ص ١١٩ .  
(٢) مصطفي الحفناوي - قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة - ١ ص ٣٧٣ - ٣٧٤ .

فصل الباب العالى السكوت مؤقتاً ، ولكن سخطه على اسماعيل على أى حال  
تمثل فى عدم حضوره احتمالات الافتتاح ، كما لم ينب عنه أحداً فى ذلك .  
ويمكن اسماعيل بذلك من التفرغ للقيام بالاحتفالات قيادياً بيهب الجيل الحاضر  
ويدوى صده فى آذان القرون المقبلة للأبد (١) .

وتشيد جميع المراجع الأوربية فى حديثها عن القناة وافتتاحها للملاحة (٢)  
بالفضل كل الفضل لدى لسبس فى شق القناة ، وبشجاعته ودبلوماسيته . أما  
المراجع الفرنسية فتشيد متباهية بهذا العمل الفرنسى العظيم وتصف دى لسبس  
بأنه عبقرية فذة ، بل لقد ذهب بعض الكتاب الى ضرورة اطلاق اسم

(١) الياس الأيوبى ، عصر اسماعيل ، ص ٢٨٦ .

(٢) بالنسبة لمفالات الافتتاح توجد مراجع عديدة من هذا الموضوع منها :

Canal de Suez, Invitation a l'inauguration, doss No. 19/9 et  
fêtes de l'inauguration de 19/8. (وثائق هابدين)

— Douin, G., Tom II, Op. Cit., pp 451 - 475.

— Sammarco, Angelo, Tom III, Op. Cit., pp. 191 - 206.

— De Lesseps, Lettres, Journals et documents pour servir  
a' L'histoire du Canal Vol. No. 5 pp. 319 - 351.

— Itineraire des invités aux fêtes d'inauguration du Canal  
de Suez.

— Nicole, Inauguration du Canal du Suez.

(وبه صور الاحتفالات )

وبذكر ساماركو فى ها.ش كتابه ص ٣٨٦ - ١٦٢ وجود وثائق بأرشيف

فرنسا من هذا الموضوع :

Archives Nationales du Ministère des Affaires Etrangères.  
Egypte 46, F. 258.

الياس الأيوبى - عصر اسماعيل ، ص ١٨٨ - ٤٤٥ .

«قناة دى لسبس» بدلا من قناة السويس، مثل مضيق (ماجلان) مثلا. ذلك أنه استطاع أن يتغلب على كافة العقبات وجمع المال وأنجز الأعمال العظيمة (١) ولقد شبه أحد الخطباء — في حفلات افتتاح قناة السويس — دى لسبس «بكلومبس»، فانفجر المدهوون في تصفيق حاد (٢)؛ وهم بذلك ناسين أو متناسين التضحية العظيمة التي قدمها شعب مصر في ظل السخرة لاتمام الحفر؛ وكذا استنزاف مواردها الى أن تم شق قناة السويس.

تدفقت مياه البحر المتوسط الى البحيرات المرة لأول مرة في ١٤ مارس ١٨٦٩ وفي ١٥ أغسطس من نفس العام تدفقت مياه البحر الاحمر في البحيرات المرة، وبذلك تم أول التقاء بين البحرين الابيض المتوسط والاحمر عند الدفرسوار (٣). ويطلب هذا العمل رفع ٧٥ مليون متر مكعب من التربة في

(1) Frederic de Cóninck, Le Canal de Suez après l'inauguration. Paris, Octobre 1869, p 7.

(2) Fitzgerald, Percy, The great canal at Suez, London, 1876, Vol. II p. 35.

وفي الواقع فان دى لسبس لم يكن له فضل فكرة انشاء قناة السويس، واجمع رسالة الماجستير القيمة تأليف محمود مالح منسى «مشروع قناة السويس بين اتباع سان سيمون وفردinand دى لسبس» دار الفكر العربي ١٩٧١. يوضح فيها علاقة دى لسبس بالسان سيمونين وجمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس واتصاله عنهم. والجهود الفنية والدبلوماسية من أجل شق طريق مائي الى برزخ السويس حتى سنة ١٨٥٦.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. p. 17; Charles Roux, Tom I. Op. Cit. p. 383.

Hallberg, Op. Cit. pp. 213-4, Lord Kinros, Op. Cit., pp. 232, 5, Zananiri, G, Le-Khedive Ismail. Alex. 1923, p. 79. =

عمليات حفر قناة السويس (١). ثم سارت الأعمال بعد ذلك ليل نهار باستكمال تجهيز القناة للافتتاح، وكان دى لسبس قد صرح في اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين بتاريخ ٢ أغسطس ١٨٦٩ بأن افتتاح قناة السويس للملاحة سيكون في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ (٢) وكان الخديوى مشغولاً أثناء الصيف بتجهيز برنامج الاحتفالات وفي نهاية يوليو كان قد أرسل خطابات الى زعماء أوروبا لحضور حفلات افتتاح القناة. وكان نوبار قد سافر الى أوروبا، واجتمع بدى لسبس ليعده معه تفاصيل الاحتفالات (٣).

وقد بدأ زوافد المدعوين الى مصر، فأنابت ملكة إنجلترا سفيرها بالاستانة (سير هنرى اليوت) لحضور حفلات الافتتاح، أما السلطان عبد العزيز فلم يحضر ولم يكف أحداً من رجال دولته بمشيلته، بل اكتفى بالإعزاز لسفير إنجلترا و هنرى اليوت. يذكر اسمه عند افتتاح القناة. وسر اسماعيل لتغيب السلطان لأن وجوده على رأس ذلك الاحتفال كان من شأنه أن يضع خديوى

= أما (سماركو) فقد أورد في كتابه - ٣ تاريخ مصر الحديث ص ١٩١ الفصل التاسع - أن ربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر تم في ١٥ إبريل ١٨٦٩ - وهذا خطأ - وصحته ١٥ أغسطس ١٨٦٩. كذلك وقع عبد الرحمن الرافعي - مصر اسماعيل - ١ ص ١٠١ في خطأ تعدد التاريخ فذكر أن التقاء مياه البحر الأحمر بالأبيض تم في نوفمبر ١٩٦٩.

(1) Douin, Tom II, Op. Cit., pp. 431.

(2) Charles Roux, Tom. I, Op. Cit. pp. 383 - 4.

وكانت إبعاد القناة عند الانتاح - الطول ١٦٢٢٠٠ ك م - العمق ٨ متر - العرض عند القاع ٢٢ متر - العرض عند مستوى سطح الماء ٤٠ متراً - الفاضل المسموح به للسفن النابرة ٦٧٨ متراً = ٢٢٢٠ قدم.

(1) Douin, G., Op. Cit., p. 432-3, 435.

Sammarco, T. iii, Op. Cit., p. 433.

وراجع أيضا :



مصر في مرتبة الولاية العثمانية ، بينما عدم وجوده كان برهانا محسوسا على جلوس  
ديوي في مصاف الملوك ، وعلى استقلال مصر عن تركيا بما لها من علاقات  
بالدول الأجنبية ، وخاصة بعد أن أصبحت احتجاجات الباب العالي حبرا على  
ورق (١) .

وفي برلين قيل أمير يروسيا الدعوة — لأن الملك كان مسنا ولا يستطيع  
تحمل مشاق السفر . أما في فيينا فقد أعلنت الحكومة موافقتها على حضور  
حفلات الافتتاح وأعلن الامبراطور « فرانسيس » « Francois Joseph »  
أنه سيمر بنفسه الاحتفالات وأنه سيتوجه أولا للقسطنطينية لزيارة السلطان  
ثم يتابع رحلته بعد ذلك للقدس ثم يتجه الى مصر (٢)

وأتاب ملك هولندا شقيقه الأمير « هنري » « Henry » وعينت الحكومة  
الروسية الجنرال « اجناتيف » Ignatiev سفيرها بالقسطنطينية لحضور الاحتفال  
أما ملك اليونان فكان قد قبل الدعوة وكانت لديه الرغبة في الحضور لمصر ، إلا أن  
ظروف العداء بين الخديوي والسلطان حالت دون ذلك . وحتى لا يساء تفسير  
زيارته لمصر في القسطنطينية فقد أعلن عدوله عن هذه الزيارة . كذلك تجنب  
الأمير « أوسكار » شقيق ملك السويد والنرويج تلبية الدعوة لنفس السبب . كما  
اعتذر « الجنرال جرانيت » رئيس الولايات المتحدة الأمريكية عن الحضور .  
وويل الأمير « أميدي » « Amedée » دوق بيموننت للاسكندرية في سبتمبر  
١٨٦٩ في أسطول إيطالي عملا للملك فيكتور عمانويل الثاني في الاحتفالات ،

(١) البابس الإيوني ، عصر احماديل - ١ من ٤١٧ - ٤١٨ .

(2) Douin, Op. Cit: p. 433;

الا أن الظروف اضطرت الأسطول لمغادره مصر في ٢١ أكتوبر، وبذلك لم يشترك في حفلات الافتتاح (١) .

كذلك دعى رجال العلم والكتاب والمحامين والصحابة والرجال البارزين وقد قدرت بعض المراجع المدعوين بحوالى ستة آلاف مدعو (٢) .

كذلك حضر الحفل مئتين لشركة « المساجيرى ماري تيم الفرنسية » وهى كبرى الشركات الملاحية فى فرنسا . وأركان حرب الأساطيل المتعددة وسفراء الدول وقناصلها (٣) فقد طلبت كل الدول من قناصلها تمثيلها فى حفلات الافتتاح (٤) . وهكذا توافدت على مصر سفن من جميع أنحاء العالم وغصت القاهرة بالمدعوين الذين تحملت الدولة نفقات مجيئهم وعودتهم لبلادهم بالدرجة الأولى . واصطفيت أساطيل الدول بما فيها الأسطول المصرى فى ميناء بورسعيد الذى كان مزداناً بالأعلام والأنوار ، كما زين حاجز الأمواج ببورسعيد وانطلقت الأنوار من قبة فنار بورسعيد (٥) . وعن يوم الافتتاح يذكر « شارل رو » أسماء وجنسيات السفن المشتركة فى الاحتفالات وترتيبها فى عبور القناة ، وقد بلغ عدد السفن الموجودة بميناء بورسعيد ثمانين سفينة من جنسيات مختلفة منها خمسون سفينة حربية . وكانت هناك ست سفن حربية مصرية ، وست فرنسية واثنتا عشرة سفينة إنجليزية ،

(1) Douin, Op. Cit., p. 434.

(2) Ibid.

(٣) الياس الأيوبى - مصر اسماعيل - ١ من ٤٤٧ .

(4) Zananire, Op. Cit. p. 81.

(5) Fitzgerald, Op. Cit., Vol. 2 p. 36.

وراجع أيضاً الياس الأيوبى - ١ من ٤٢٠ - لم أورد تفاصيل حفلات الافتتاح التى أسبغت فى وصفها المراجع والمجلات الجديدة السابق ذكرها .

وسبع سفن نمساوية ، وخمس المانية وواحدة روسية وواحدة دانماركية واثنان  
هولنديتان واثنان اسكندنافيتان ومثلهما أسبانيتين ، وفرقاطتين بريطانيتين  
كبيرتين . أما الاسطول الايطالى فقد انسحب كما ذكرنا لمرض الملك ، الا أن  
إيطاليا بقيت ممثلة بسفن تجارية عديدة (١) .

ويرى الباحث في ذلك العدد الضخم من السفن الحربية والتجارية مظاهر  
عسكرية عالمية بينما يورسعيد أقيمت من دول مختلفة لتمتد كل واحدة للأخرى  
أهمية قناة السويس لها ، سواء من الناحية الاستراتيجية أو التجارية . فلم تكن  
اذن هذه المظاهرة البحرية العالمية واركان حرب الاساطيل الذين توافدوا معها  
سوى مظهر من مظاهر الصراع السلمى الخفى لدراسة القناة على الطبيعة والمرو  
فيها والتأكيد على أهميتها بالنسبة للتجارة العالمية بين الشرق والغرب . وكانت  
دعوات الخديوى الاحتفالات في الواقع بمثابة دعوة مفتوحة لاثارة أطماع  
الدول الاستعمارية في مصر لأهميتها وغناها .

وقد كانت فرنسا ممثلة في امبراطوريتها التي تصدرت الاحتفالات وكان ذلك  
يوحى بدور بارز في الحفل ، ففرنسا صاحبة المشروع ، وهو تساج عبقرية  
فرنسية ودعم سياسى وأدبى فرنسى إلى أن أصبح للمشروع حقيقة مؤكدة .

أما إنجلترا فكان أسطولها الحربى أقوى وأكبر الاساطيل الموجودة في  
الاحتفال . أما بقية الدول مثل النمسا وألمانيا وإيطاليا والروسيا والدانمرك

(1) Roux, J. C., Op. Cit , T2 pp: 395 - 6.

ذكر شارل روى في هامش ص ٣٩٥ - ٦ انباء السفن وجنسياتها وترتيب دخولها  
القناة . راجع أيضا :

Douin, op, Cit., p. 452, Cf. Kinross, Op. Cit.: p. 245,

وهولندا والسويد والنرويج وأستراليا وهي دول بحرية اشتركت أساطيلها في الاحتفال . وعندما اكتمل ذلك العدد الضخم من المدعوين ببورسعيد (١) دوت المدافع من كل جهة ايذاناً ببسده الاحتفالات . وأقيمت في بورسعيد ثلاثة مرادقات واحد لأرقى الضيوف والثاني للعلماء المسلمين والثالث للمسيحيين (٢) . وقام بعض علماء المسلمين بإلقاء خطب وجيزة وتلاه بعض القساوسة ثم توالى خطباء كثيرون ، أشادوا بفضل فرنسا ودى لسبس لاتمام هذا العمل العظيم . ثم شرع في الافتتاح وانتشر المدعوون يشاهدون الأعمال التي تمت على يد الشركة . وفي المساء مدت الموائد الفاخرة لسته آلاف مدعو وانقشرت الزينات وتجلل شاطئ آسيا وأفريقيا بالنور . ويصف فريسيفيه ، الاحتفالات بقوله : « لقد كان الاحتفال بافتتاح القناة بالغاً في البهاء والجلال بدرجة لم يعمد لها مثيل وظهرت القناة في ذلك اليوم وكأنها رمز السلام وشارة

(١) كان برنامج الاحتفالات يقضى بقضاء خمسة أيام في القاهرة ، ٢٤ يوماً في رحلة نيابة لزيارة معالم الوجه القبلي وآثاره وأصدر اسماعيل حكتيب خاص ببرنامج احتفالات افتتاح قناة السويس فيه تفاصيل برنامج الضيافة في الأيام السابقة على الاحتفال : في اليوم الأول نزهة في داخل المدينة وزيارة الأسواق ، والثاني : زيارة المساجد والقلمة . أما الوجه القبلي فزيارة الآثار الفرعونية ومدن الوجه القبلي راجع تفاصيل الاحتفال في كتاب :

*Itinéraire des invités aux fêtes d'inauguration de Canal de Suez.*

ولمكر الكاتب الصحفي « آلان مورهد » في كتابه من النيل الأبيض : أن تدابير اسماعيل لافتتاح القناة مثل بزخ هارون الرشيد . واعدت زخيرة من السواربخ النارية لتحية الانتتاح . واستدعى من فرنسا وإيطاليا ٥٠٠ طباط و ١٠٠٠ خادم لتقديم الطعام لسته آلاف ضيف ووفرت أحسن الجوز والأطعمة دون حساب راجع :

Moorhead, Alan, *The White Nile*, Penguin Books. London 1963. p. 147,

(2) Moorhead, Op. Cit. p. 147; Cf. Zanoun, Op. Cit., p. 85

الاتحاد بين دول العالم وعدة من أقوى عدد الحضارة والمجد ، ثم يضيف :  
 ولا سباب عديدة اهتم دى لسبس وكذا والى مصر بدعوة كبار ممثلى دول العالم  
 وكان غرض دى لسبس التأكيد للعالم نجاح المشروع الذى لم يعرفه بتحقيقه  
 دهرأ طويلا وأن يكون فى هذا الاعلان ما يصبروا اليه التجار الجنى ثماره من  
 ثروة واستثمار لآموالهم كما أن اسماعيل أراد بهذا الاحتفال النادر أن يقدم  
 اثره مثلاً محسوساً على قدرته وعظمته ، وعظمة مصر وأن يأخذ مكانه بين  
 الملوك وفى نفس الوقت يدعم مركزه أمام الباب العالى بالاضافه الى أنه كان  
 يهدف أيضاً الى تهيمه الاسواق المالية بأوروبا لقبول ما يحتاج اليه من قروض (١).

ومع ذلك فلم يحل كل هذا دون حدوث بعض المفاجآت التى كادت تودى  
 بعظمة هذا الحفل وبهائه ، إذ سرت شائعة فى الاسكندرية والقاهرة قبيل الافتتاح  
 بأن القناة غير صالحة للعبور وأن حفلات الافتتاح قد أجلت وأن الامبراطورة  
 قد رحلت لفرنسا وطاد امبراطور النمسا لزيستا ، وأن صخرة كبيرة  
 اعترضت طريق الممر المائى وأن حريقاً هائلاً دمر ستين منزلاً بالاسماعيلية وأن  
 المهندسين هربوا وأن دى لسبس فقد رشده وأن كبير المقاولين (المسيو لافاليه)  
 صعد فانتهجر بأما (٢) .

والواقع أنه كان لهذه الشائعات جانب ضئيل من الحقيقة ومرجوه إلى أن  
 عملية لإجراء (بحسات) للقناة كان قد تقرر إجراؤها قبل الافتتاح بحوالى خمسة

(1) Freycinet, La Question d'Egypte. Paris. 1904 pp. 127-128,  
 Cf. Adam, Juliette, L'Angleterre en Egypte. Paris. 1922, p. 25.

(2) Etienne Micard, Le Canal de Suez et la Génie Français  
 (Paris 1922, pp. 156 - 167) .

عشر يوماً ولقضى بأن يسمح كل مائه وخمسون متراً من قاع القناة للتأكد من  
خلوه من عائق قبيل عبور قافلة الضيوف، وأثناء ذلك عشر على صخرة كبيرة وأبلغ  
دى لسبس فأسرع إلى مكان الحادث وكانت الصخرة ترتفع خمسة عشر قدماً  
عن قاع القناة تاركه فقط ما بين تسعة أو عشرة أقدام تحت سطح الماء  
فأحضروا باروداً من القاهرة وتم نصف تلك الصخرة (١). وفي بورسعيد انفجر  
مخزن للصواريخ النارية وكاد يقضى على المدينة (٢). كذلك يذكر دى لسبس أنه  
في المساء وعندما كان يقوم بعمل للترتيبات اللازمة مع قبطان ميناء بورسعيد،  
وبعد ترتيب كل شيء، فوجيء في منتصف الليلة السابقة على الاحتفال بنسباً  
جنوح سفينة حربية مصرية (لطيف) على بعد ثلاثين كيلو متر من بورسعيد -  
بالقرب من القنطرة - بالمجرى الملاحي، فسدت القناة فأمرع القناة دى لسبس  
إلى مكان الحادث بجميع المعدات لتعويضها، كما أرسلت سفينة تجارية مجهزة  
بالمعدات أنجدها ولكنهم عادوا في الثانية والنصف صباحاً دون تحريكها وعلم  
الخدوى اسماعيل في الساعة الثالثة صباحاً بالنبأ وكان موجوداً بالاسماعيلية لعمل  
الترتيبات اللازمة لاستقبال الملوك والرؤساء بالاسماعيلية عند وصولهم إليها،  
فغادروا على الفور عند سماعهم هذا النبأ بسرعة واستدعى دى لسبس على ظهر  
السفينة وكان قلقاً لأن تأجيل الاحتمالات ستؤكد الشائعات. وقام باحضار  
ألف من البحارة المصريين الموجودين بورسعيد والقنايين للبحرية المصرية  
للمساعدة في عملية تعويم السفينة الحربية (لطيف) وكان ما قاله اسماعيل لدى لسبس

(1) Fitzgerald, Vol II Op. Cit. pp. 23 - 27.

Charles, Roux, T. ii, Op. Cit pp. 394 - 5. وأنظر :

وأنظر الياس الأيوبي - ١ - من ٤٣٠ - ٤٣١.

(2) Moorhead, Op. Cit p. 147.

أنه إذا لم يتمكن من توفير السفينة فسيقوم بنفسها ، وابتدع ذى لسبس تلك الفكرة التي لم يستطيع ذكرها صراحة . لكن البحارة المصريين تمكنوا من انقاذ السفينة الحربية وسحبت إلى القنطرة وانتظرت عبور القافلة وريست بالاعلام استعدادا لاطلاق مدافعها تحية للامبراطورة والقافلة (١) ولعل هذه الحادثة توضح إلى أى مدى كان الحديوى على استعداد للتضحية بأحدى قطع الاسطول المصرى في سبيل لإنجاح الاحتفال تلك الفكرة التي راودت ذى لسبس ولكنه لم يستطيع التصريح بها .

وهكذا بدأت السفن تعبر قناة السويس صباح يوم ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ يتقدمها اليخت وايجل ، مقلا امبراطورة فرنسا (أوجيني) ويذكر ولسن ( wilson ) في كتاب «قناة السويس» أن الحديوى اسماعيل سمح للسفن العابرة في الايام الاربع الاول من الافتتاح بالعبور مجانا دون تحصيل رسوم المرور (٢) وواصلت القافلة سيرها عبر قناة السويس ، وعندما وصلت باخرة الامبراطورة بالقنطرة مارة بالفرقاطة المصرية ( لطيف ) واطلقت هذه مدافعها ترحيبا بالامبراطورة طنت ومن معها أن تلك السفينة الحربية انما وضعت هناك خصيصاً لتحياتها فأعجبت بالفكرة الجميلة وشكرت اسماعيل لرقه ذوقه (٣) واتجهت القافلة للاسماعيلية ، وعندما وصلت الامبراطورة أوجيني الاسماعيلية

(1) Fitzgerald, T. II Op. Cit. pp. 29 - 32.

Lord Kinross, Op. Cit. p. 247.

وأنظر أيضا :

Sammarco, Tom III Op. Cit. p. 196.

وراجع أيضا :

وراجع الياس الأيوبي - عصر اسماعيل - ١ من ٤٣٢ - ٤٣٣ .

(2) Wilson, Op Cit , p. 196.

(٣) الياس الأيوبي - عصر اسماعيل - ١ من ٤٣٢ - ٤٣٣ .

## ٢٠

وهي تقابل في كل مكان بالتصفيق والهتاف أحست بالثغر والعظمة والتكريم للعلم الفرنسي إذ كانت تعتبر أن هذا العمل انتصار فرنسي ، وانتصاراً لنفوذ فرنسا في مصر والعالم . واجتاحت نفس الامبراطورة مشاعر فياضه اضطرتها إلى مغادرة مكانها من الاحتفال وسمع بكانها من فرط التأثر ولم يكن ذلك بروعة الاستقبال وحده ، وإنما كانت تعبيرة انتصارا لفرنسا (١) .

وفي الاسماعيلية أعد اسماعيل مرقصاً وملاهي ومباهج — ليس هنا مجال مردها تفصيلاً — وكان الاهالي في الاسماعيلية وعلى شواطئ بحيرة التمساح يحتفلون بهذه المناسبة ونزل المدعوون من سفنهم إلى الاسماعيلية حيث جرت احتفالات استمرت حتى ليلة ١٨ نوفمبر ؛ ثم انجبت القافلة بعد ذلك للسويس فوصلتها في ٢٠ نوفمبر ١٨٦٩ . وعندما وصلت الامبراطورة للسويس سارعت بإرسال برقية إلى باريس تنبئ زوجها : بأن الامر قد انقضى وتم اجتياز قناة السويس ، وكذا فعل بقية المدعوين ، فأرسلوا برقيات لدولهم بهذا المعنى . ثم توجسوا جميعاً لتهنئة الامبراطورة (أوجيني) على هذا العمل المجيد الذي تم على يدي (ذلك الفرنسي العظيم) (٢) .

ولكن هذا في الواقع قد كلف ميزانية مصر مبالغ طائلة فيذكر (دوان) بأن الحديوي اسماعيل أنفق احتفالات القناة خمسين مليوناً من الفرنكات كما قدره بأنه يعادل نصف دخل مصر السنوي (٣) إلا أن الياس الأيوبي يبرر ذلك

(1) Fitzgerald, Vol. ii. Op. Cit. pp. 39 - 40.

(٢) الياس الأيوبي - مصر اسماعيل ج ١ ص ٤٤٠ - ٤٤١ .

(٣) Douin, ii, Op Cit. p. 418. - ويذكر عبد الرحمن الرافعي في كتابه

مصر اسماعيل ج ١ ص ١٠١ أن نفقات الاحتفال بلغت على أصح تقدير ١٠٠.٠٠٠ و١٤٠.٠٠٠

جنيه، أما الياس الأيوبي - اسماعيل ج ١ ص ٤٤٣ فيقدّر نفقات الاحتفال فيباين مليونين =



بأن الهدف من وراء ذلك يرجع الى رغبة اسماعيل في تأكيد استقلال مصر السياسي (١) .

والحقيقة أن ذلك الإسراف قد جرّ الخراب على مصر فقد أدت الازمة المالية إلى إزدياد التدخل الاجنبى في شئون مصر ، وعندما اشتدت الازمة المالية لجأ اسماعيل إلى بيع أسهم مصر في قناة السويس وكان ذلك بداية الطريق أمام انجلترا الذي قادها إلى إحتلال مصر عام ١٨٨٢ .

ولم تقتصر الاحتفالات على المظاهرة العسكرية البحرية التي أقيمت بهذه المناسبة ، وإنما كان هناك جانب آخر له أهميته وهو المؤتمر التجارى الدولى الذي عقد أثناء الاحتفالات والذي اهتم بالجانب الاقتصادى للقناة وأثرها على التجارة الدولية .

إذ انت مشروع قناة السويس اهتمام ، والرابطة الدولية لتنمية التجارة :  
L'Association Internationale pour le développement du commerce  
وهي منظمة تكونت عند نهاية معرض باريس الدولى العالمى ١٨٦٧ م ، وهو المعرض الذى اشترك فيه مصر بناء على دعوة الامبراطور نابليون وحضر اسماعيل شخصاً حيث وصل باريس في ١٦ يونيه ١٨٦٧ (٢) .

= وثلاثمائة ألف جنيه انجائزى وأربعة ملايين جنيه ، أما الدكتور محمد صبرى فيقدر نفقات الاحتفال بحوالى مائة مليون فرنك راجع كتابه :

Sabry, M. L'Empire Egyptien sous Ismail 1863 - 79. Paris 1933 p. 148.

( وهو موجود بمكتبة الآداب باسكندرية تحت رقم B - 4473 )

(١) الهاس الأيوبى - مصر اسماعيل ج ١ ص ٤٤٤ - ٤٤٥ .

(2) Douin, G. Op. Cit , pp. 1 - 26; Sammarco, A, T. ii, Op. Cit. pp 166 - 7,



ولقد أشادت صحيفة « Le Journal des Débats » ، بصداقة اسماعيل  
لفرنسا وخصوصا اهتمامه بالمشروع الكبير ( قناة السويس ) . وهناك تقابل  
الخليوي مع مجلس إدارة شركة قناة السويس وكان بالمعرض قسم خاص  
بشركة قناة السويس العالمية وعرضت فيه نموذجا مجسما للقناة وبرزخ السويس  
وموانئ ومدن بورسعيد والاسماعيلية والسويس . ونموذجا كبيرا لمنطقة  
قناة السويس ، وكذلك الآثار التي وجدت بالمنطقة عند عمليات الحفر .  
واجتذب قسم قناة السويس بالمعرض جميع الزوار وذلك ما ذكرته جريدته  
La Gazette de France الباريسية ( ٢٥ يونيو ١٨٦٧ ) . وكان دي اسبسس  
يشرح مشروعه بفخر في المعرض (١) ، وعند نهاية المعرض قرر مؤسسو الرابطة  
المذكورة لتشجيع الغرف التجارية الأوروبية دراسة هذه الظاهرة الجديدة من  
جميع الوجوه وتقديم مقترحاتهم بعد اجراء دراساتهم اكل الاسئلة المذكورة  
بعد التشاور فيما بينهم (٢) وهكذا بدأ اهتمام « الرابطة الدولية لتنمية التجارة »  
بهذا المشروع وتركزت دراساتهم حول التساؤلات الآتية : —

= وراجع أيضا : الياس الأيوبي ج ١ ص ٢٣ من معرض باريس الدولي عام ١٨٦٧ .  
هذا ويوجد بمكتبة بلدية الاسكندرية كتاب خاص عن مصر بمعرض باريس :

Charles Edmond, L'Egypte à l'Exposition Universelle de  
Paris 1867. Paris 1867:

(1) Roux, Op Cit. T. i. p. 382.

Douin, T. ii, Op. Cit. pp. 1 — 26. وأنظر أيضا :

كانت هذه أول رحلة لاسماعيل لأوربا وتوجه بعد زيارته لفرنسا الى لندن وهناك  
استقبل بحرارة ورحبت به الدوائر التجارية وملوك السفن واصحاب مصانع الغزل والنسيج  
البريطانيين .

(2) Douin, G., Tom ii, p. 494.

١ - ما هي الأسواق والتسهيلات الجديدة التي سيفتحها طريق قناة السويس البحري أمام التجارة الدولية ؟ وما المشاريع التي لها الأولوية الملحوظة بالنسبة للمناطق الجديدة التي تكون معرفتنا بها ضئيلة والواقعة على سواحل البحر الأحمر وشرق أفريقيا ؟

٢ - كيف يمكن الاستفادة من هذه القناة تجارياً ؟

٣ - ما هي وحدة قياس السفن ؟ ومسألة حياد قناة السويس ؟

وقد وافق أعضاء المؤتمر على أن تكون مصر مكان اجتماع عملى الغرف التجارية القادم ، لأنه سيجتذب لمصر شخصيات مشهورة للمساهمة فى حفلات افتتاح قناة السويس ومن ثم توافد أعضاء المؤتمر على القاهرة أثناء احتفالات الافتتاح فى شهر نوفمبر ١٨٦٩ (١) ورحب بهم الحديوى بحرارة عند اجتماعهم بالقاهرة واستقبل منسوبي المؤتمر فى ٦ نوفمبر ١٨٦٩ ووعدهم بتقديم دعم

---

(١) من أعضاء المؤتمر : « وزير الزراعة والتجارة الايطالى : Minghetti - البارون دى جاجرن De Gagerن ( مستشار بالحكمة العليا ) ومدير الشؤون التجارية بوزارة الخارجية بفيننا مندوبا عن النمسا والمجر - Kendell ممثلا لاتحاد شمال المانيا - Munch Roeder قنصل عام السويد والنرويج بالاسكندرية ممثلا لملكة اسكندنافيا المتحدة - de Saavedra مدير عام الأشغال العامة والزراعة والصناعة بمدريد ممثلا لأسبانيا و Torelli وزير التجارة سابقا للمملكة الإيطالية ، ومبعوثى الغرف التجارية للبلاد الآتية : Stettin ( بيواندا حاليا ) - بودابست - فيينا - هامبورج - روتويل Rotweil - تريستا أنفوس - الطونا Altona ( بالولايات المتحدة ) ماننستر - ليباخ - برت - المترز Olmutz ( بالمانيا ) - برشلونة - مرسييا - زيتا Zittau بألمانيا - فيوم Fiume ( ميناء يوغوسلافى حاليا وسابقا تابع لإيطاليا ) راجع : Donin ii p. 495

وكان هؤلاء الاعضاء نعدوهم الرغبة فى زيارة مصر لمشاهدة معالمها التاريخية .

## ١١

ومساندة حكومته ، وطلب الأعضاء أن يكون الخديوى رئيساً للمؤتمر فقه  
تلبية لطلبهم . وقد قامت هذه الرابطة بدراسة النقاط التي طرحت في المعر  
السابق مع إضافة : ( اعفاء كافة البضائع المارة بقناة السويس من كل الضمر  
واعفاء السفن المحملة بالقمح من رسوم المرور - انشاء منطقة حرة بالسويد  
احترام الملكية الخاصة في البحار ) إلى جانب قرارات أخرى خاصة بظرو  
مصر التجارية ، وبذل كل الجهود لانجاز الدراسات الهيدوجرافية للبحر الآ -  
وطبيع خرائط وبناء الفنارات (١) .

وعقدت جلسة في ٨ نوفمبر ١٨٦٩ بقصر عابدين حضرها الخديوى اساء  
والقى الخديوى في المؤتمر كلمة عن اقتصاد مصر تعرض فيها لمسألة اعفاء سنن ،  
القمح من رسوم المرور ، أما بالنسبة لقانون الحولة الخاص بشركة قناة السويس  
والرسوم ، على القمح ، فذكر أنها تمثل جزءاً هاماً بالنسبة للميزانية المصرية و  
تلك الأشياء يمكن معالجتها بترتيبات خاصة .

أما بالنسبة لسوق البضائع الحرة فقد ذكر أنه سبق أن أبدى دى اسيد  
رغبته في إنشاء ميناء حر ( Port Franc ) ببورسعيد ، ولكن ظهر أن هذا  
المشروع غير عملي لاستحالة إقامته مناسباً وأن موظفي الجمارك ليست لديهم دراية  
بالتجارة الدولية . وعرض الخديوى مسألة اصدار خرائط هيدوجرافية  
جديدة خاصة بالبحر الأحمر وذكر أن موضوع إقامة فنارات بالبحر الأحمر  
يدرس مع جميع الجهات المعنية . وعقدت الجلسة الأخيرة للمؤتمر في ١٨ نوفمبر  
١٨٦٩ بالاسماعيلية برئاسة (Gagern) — مدير الشؤون التجارية بوزار  
الخارجية بفيينا ومثل النمسا — وحضرها أعضاء جدد يمثلون الغرف التجارية

لدول أوروبا (١) وأعلن في ختام المؤتمر (يوم ٢٤ نوفمبر ١٨٦٩) المنعقد بقصر  
هابدين ، بعد أن صاغ أبحاثه في عدة مواد التوصيات الختامية الآتية :

- ١ — من المرغوب فيه — وبناء على إعلان الحكومة المصرية — اعفاء  
كافة البضائع المارة بقناة السويس من رسوم المرور والضرائب ،
- ٢ — من الضروري اعتراف كافة الدول بجمياد القناة دولياً .
- ٣ — في حالة الحرب يكون من الضروري — حسب القانون البحري —  
احترام الدول للملكية البحرية وأن يكون الحصار البحري مقصوراً فقط على  
الاماكن التي بها تحصينات .
- ٤ — أن تطور التجارة العالمية وتجارة مصر نتيجة لافتتاح قناة السويس  
يستتبع قيام حق الاستخدام التجاري على أسس جديدة ورأسخة .
- ٥ — من المرغوب فيه — ازاء تطور تجارة أوروبا مع مستعمراتها في  
الشرق ومرورها بقناة السويس — أن تعلن الدول الكبرى صراحة عن تدعيم  
المصالح المشتركة في هذا العصر الامبريالى .
- ٦ — يجب أن يتم وبسرعة حل مشكلة «وحدة قياس السفن» من أجل  
مصلحة التجارة وإلى أن يتم التوصل لحل فان المؤتمر يوصى باستخدام جداول  
الاستنزالات التي يستعملها «مكتب الفريetas الفرنسي» ، كما يوصى في نفس الوقت  
بقبول إجراءات استنزال الفراغ الذي تشغله غرفة الآلات ومستودعات الفحم  
من حمولة السفينة البخارية أو السفن المخرقة .
- ٧ — يعتبر المؤتمر أن للشرط الاول لتطور الملاحة في القناة هو تخفيض

سعر الفحم ، من أجل المصاحبة العامة ، أما السفن المحملة بالفحم تماماً فيجب اعفاؤها كلية من رسوم المرور .

٨ — يوصى المؤتمر بأن السفن التي تصل فارغة إلى أى نقطة من القناة وتعود محملة مرة أخرى يجب أن تحتسب ذلك مرة عبور واحدة بالنسبة لرسوم المرور .

٩ — يجب أن تكون رسوم الميناء على السفن مناسبة ومعتدلة .

١٠ — من المرغوب فيه ، وتشجيعاً للتجارة العالمية ، أن تقوم الحكومة المصرية بتسهيل عملية تعمير برزخ السويس وإيجاد أسواق ومخازن ومحلات وأسواق حرة .

١١ — من الضروري بالنسبة للدول التي يهملها أمر الملاحة بالبحر الأحمر أن تطبع خرائط هيدروجرافية ، توضح مسالك البحر الأحمر . ومن المهم أيضاً إنشاء فتارات جديدة على جانبي هذا البحر ، يحصل عنها رسوم معتدلة (١) .

ويرى الباحث أن توصيات هذا المؤتمر كانت أهم شيء بالنسبة لحفلات افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية . ذلك أن هذا المؤتمر تعرض لمسألتين ، كانتا وما زالتا على جانب عظيم من الأهمية بالنسبة لقناة السويس :

١ — مسألة حرية المرور وسيادة القناة .

٢ — مسألة رسوم المرور وتقدير حمولة السفينة . وكانت هذه أول

(1) Douin, G., T. ii, Op. Cit., pp. 498 - 500; Cf.

Kinross, Op. Cit. pp. 248 - 9.

ويذكر أن دى لسبس ترأس إحدى جلسات المؤتمر وتحدث فيها عن مشكلة الحياكم المختلطة .

مرة في تاريخ القناة يعلن فيها حيادها في مؤتمر دولي . فلم يكن هناك اتفاق من قبل بين الدول يقرر نظامها .

أما المسألة الثانية التي تعرض لها المؤتمر التجاري الدولي وهي رسوم المرور وتحديد طريقة قياس السفن، فهذه كانت منذ افتتاح القناة ولا تزال حتى اليوم، مثار خلاف ونزاع بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية وحكوماتها ولم تبدأ الدول في محاولة تسويتها إلا في مؤتمر القسطنطينية الدولي للحمولة في عام ١٨٧٣ (١) .

وبمجرد فتح القناة نجده برقيات عديدة تنبئ دي سيس وفرنسا من كافة أنحاء العالم حتى من إنجلترا نفسها التي وقعت ضد المشروع أرسلت مهنئة أيضا . وفي نفس الوقت أرسل المدعوون بمجرد وصولهم إلى ميناء السويس يوم ٢٠ نوفمبر ١٨٦٩ برقيات إلى حكوماتهم عن هذا الحدث التاريخي ونشرت الحكومات هذا الخبر في صدر نشراتها الرسمية ، وعرف العالم كله في هذا اليوم أن الشرق قد اتصل بالغرب وأن مصر العظيمة واسطة هذا التعارف الانساني الاجتماعي (٢) .

في أوروبا أعلن الامبراطور نابليون الثالث عند افتتاح البرلمان الفرنسي في ٢٩ نوفمبر ١٨٦٩ (٣) -

(١) راجع بالتفصيل الفصل الثاني من الباب الثاني من مشكلة رسوم المرور . ومشكلة حياد القناة في الباب الرابع - الفصل الأول .

(2) Ch. Ronx, T. i. p. 401, Julliette, A. Op. Cit. p. 26.

(٣) ورد خطأ في كتاب - مصطفى الحفناوى ، مشكلات قناة السويس -

الصفحة ٣٧٩ - بأن تاريخ افتتاح البرلمان ٢٩ مايو ١٨٦٩ وصحته ٢٩ نوفمبر ١٨٦٩ .

وفي هذا الوقت الذي تجمع فيه أمريكا بين المحيط الهادئ والمحيط الاطلسي  
بسكة حديد طولها ألف فرسخ ، وتحاول العقول ورؤوس الاموال أن تصل  
بين أجزاء المعمورة المتنامية بعضها ببعض بشبكة من الموصلات الكهربائية ،  
كذا مما قريب تصافح فرنسا إيطاليا عبر النفق الذي يخترق جبال الالب ،  
وكذلك اختلطت مياه البحر المتوسط بمياه البحر الاحمر بواسطة  
قناة السويس . وأوروبا كلها كانت بمثابة في حفلات الافتتاح لهذه المنشأة الكبرى،  
وإذا كانت الامبراطورة تخلفت عن حضور افتتاح جلسة البرلمان اليوم ذلك  
لأنني حرصت على سفرها إلى بلاد تفوقنا عليها من قبل بحمد السيف ووجود  
الامبراطورة هناك ليس إلا تعبيراً عن عواطف فرنسا نحو عمل يرجع الفضل  
فيه إلى مشاورة وعبقريّة أحد أبناء فرنسا ، (١) . ولعل ذلك يفسر لنا سر بكاء  
(أوجيني) في الاسماهيلية .

وعلق برلمان أسبانيا في إحدى جلساته على ذلك الحدث بقوله : « ان  
الانسانية لمندية لدى لسبب بالفضل ، (٢) .

أما امبراطور النمسا فقد ألقى خطاباً في قاعة النواب — بعد عودته من  
احتفالات القناة — قال فيه :

« ان هذا العمل الذي شرف النبوغ الفرنسي وأعلى من قدر السيد دي لسبس  
مؤسسها ، يساعد تجارتنا الواسعة وصناعتنا المتطورة على التوسع ، فندعموه

(1) Ch. Roux T. i. p. 401:

(2) Ch. Roux, Op. Cit. 401, Cf, A Dam Juliette, Op. Cit.



ما أمكنكم إلى ذلك سييلا ... ، (١)

كذلك حرصت حكومة الهند الاستعمارية على إرجاع الفضل للفرنسيين وذلك في برقية بعثت بها إلى دى لبس يوم الافتتاح . أما في وزارة الخارجية البريطانية فقد أرسل اللورد كلارندون برقية نصها : إلى المسيو دى لبس وسيدى ، لقد كان للخبر الذى أذيع فى انجلترا فى الأيام الأخيرة عند افتتاح قناة السويس وقع عظيم أشاع السرور والغبطة بيننا ، وأننى إذ أبعت إليكم بتمنى وإلى شعب وحكومة فرنسا اللذين قدما لكم صادق العون والتأييد ، فإننى بذلك أعبر عن عواطف جميع المواطنين الانجليز . وعلى الرغم من مختلف العقبات التى صادفتكم فقد كافحتم لتدليلها والتغلب عليها ، وهى العقبات التى ترجع بطبيعة الحال لظروف مادية واجتماعية لم يكن من الميسر معها إدراك كنه هذا المشروع ، ولم يكن لديكم من وسائل التغلب على الصعاب إلا عبقريةكم الفذة . وفى النهاية نلتهم لقاء صبركم الذى لا ينقذ وعزمكم الذى لا يكل خير الجزاء ، وأننى لسعيد بأن أكون المعبر المفضلكم عن تهنئة حكومة حضرة صاحبة الجلالة الملكة على خلق

---

(1) Ch. Roux, T. i. pp. 401 - 2.

وأنظر أيضا الحفناوى - مرجع سبق ذكره - ١ ص ٣٧٥ - ٣٧٦ . (بالنسبة لتهنئة دول المسالم لدى لبس وقراسا بعد الافتتاح أورد شارل روفى مؤلفه المذكور - ١ ص ١٠١ - ١٠٤ نصوص البرقيات المرسلة بهذا الشأن والمذكورة فى بحثى . وقد نقل من شارل روكل من :

Freycinet, La Question d'Egypte pp. 126 - 30. Cf Julliette, A pp. 26 - 27.

وكذا الحفناوى - فى كتابه قناة السويس ومشكلاتها - ١ ص ٣٧٥ - ٣٧٦ دون الإشارة الى مصدر الوثيقة .

طريق جديد يصل الشرق بالغرب كما أهنئكم على ما حققتم به بذلك من منافع سياسية وتجارية ترجوها من وراء هذا المجهود، (١).

كذلك هنا جلادستون — رئيس الوزارة البريطانية آنذاك — دى لسبس، فرد على تهنئته مذكراً جلادستون، بأنه عندما زار بريطانيا مبكراً قال له جلادستون: ( لا تشغل نفسك بالمشاكل التي ستواجهها من جانب بلادنا أو من بلاد أخرى وواصل عملك بتصميم وعندما تنجح ستكون قناة السويس مقيدة لاجلنا وعندما ستلقى التأييد في بلادنا، وهنا ستلقى فخار التتويج بالعظمة) (٢).

وكان سفر دى لسبس إلى لندن للتأييد على الرأي العام البريطاني وتحويله لمصلحته إزاء مشروعه، وإقناعهم بأن القناة ستكون مصدر الغنى والثروة والعظمة لهم: (٣)

« .. et que le Canal sera pour eux la richesse, la gloire, le salut Commercial ».

وبالغت إنجلترا التي وقفت ضد المشروع في البداية في تكريم دى لسبس فاستضافته في يونيو ١٨٧٠ في لندن وايقربول وأعدت له الولائم والحفلات،

(1) Ch. Roux, T. I P. 402, Etienne, Micard, Le canal de Suez p. 171.

أرسلت البرقية من وزارة الخارجية البريطانية في ٢٧/١١/١٨٦٩ المفضاوى ١٠ ص ٣٧٦ - ٣٧٧ .

وراهم أيضاً : Julliette, A Op. Cit. p. 26.

(2) Lord Kinross, Op. Cit. pp. 252 - 254.

(3) Lolieé, Frederic, Op. Cit. p. 224.

وفي ليفربول خطب رئيس الغرفة التجارية واثني عليه ، وفي ٤ يوليو أقام الدوق (سذرلاند) ' Sutherland ، مأدبة كبرى وكان الخطيب الذي وقف بين يدي دي لسبس في تواضع واجلال هو (جلاد ستون) رئيس الحكومة .

وأقام اللورد (مير) Lord Maire في ٦ يوليو ١٨٧٠ حفلاً آخر تبودلت فيه الخطب والكلمات الرائعة قائلاً (إن مهندسينا قد أخطأوا وكان دي لسبس على حق وأصبحت قناة السويس الآن حقيقة ) .

وفي ٨ يوليو من نفس العام أقاموا لدى لسبس حفلاً في قصر (كريستال) حيث أطلقوا فيه الألعاب النارية التي مثلت شكل قناة السويس وكتبوا بأحرف من نور تلك العبارة (لدى دي لسبس تهدى انجلترا تهايبها القلبية) .

وكان خطيب الحفل ولي عهد بريطانيا الذي منح دي لسبس ميدالية ذهبية بأسم : (جمعية تشجيع الفنون والصناعة والتجارة) . وذكر الامير في خطبته ٧/٩ : (أن بريطانيا لن تنس أبد الدهر أنك صاحب الفضل في نجاح أكبر مشروع ستصل به مصالح البلاد التجارية وكذا ارتباطها بمحمياتها في الشرق على أحسن ما تجود وأرجو أن تكون الأمة الانجليزية قد برهنت لك أثناء مقامك بين ظهراتها على ما تمكنه لعملك العظيم من تقدير فان هذا المشروع يعد الآن وفي المستقبل فتحاً لبلادنا . ) (١)

كذلك أعلن جلادستون لدى لسبس نبأ إنعام الملكة فكتوريا — ملكة انجلترا — عليه بالوشاح الأكبر من نيشان الهند في ١١ يوليو ١٨٧٠ ، واجتمع

(1) Ch. Roux, T. i. pp ,403 - 4, Juliette, A. p. 27, Micard, E. p. 193.

البرلمان في إنجلترا وقرر منحه لقب مواطن (لمدينة لندن) ووصفه بكل صفات الشرف والبطولة .

أما الصحف البريطانية فقد أشادت بالثناء والمدح على جهود دى لسبس ، فذكرت صحيفة التيمز « The Times » ، بأن دى لسبس ( هازم الصعاب : Vainqueur de tous les obstacles ، والسيد الذى تدن له بريطانيا بمستقبلها . ) (١)

وهكذا نرى بريطانيا غداة افتتاح قناة السويس تغير من ( تكتيكها ) وتكرس كل جهدها لوضع يدها على هذا العمل الذى لم تستطع معارضتها من عاقبة تحقيقه . فبدأت أول الأمر بإثارة المنازعات مع الشركة . ونجدد ذرائع يذكر غداة الافتتاح : ( يجب أن نعترف أنه بدلا من معارضتنا لهذا العمل العظيم الذى قام به دى لسبس ، فإنه حري بنا أن نشارك فيه وأن الحكومة البريطانية ليس أمامها إلا هدف واحد هو احتكار القناة ) « Accaparer le canal » (٢)

من ذلك نرى أن كل الفضل والجهود إنما أرجع إلى دى لسبس وفرنسا ، أما دور مصر وشعب مصر وما قدمته من تضحيات مادية وبشرية كان لها الدور الرئيسى في اتمام هذا المشروع ، فإنه للأسف لم يحظ بأى تقدير أو عرفان بالمثل من تلك الدول . إلى جانب ذلك فقد خرج الحديوى صفر البدين مثقلا بالديون لم يهتق أى من اطماعه من وراء المشروع بل ازدادت الأزمة بينه وبين الباب العالي .

(1) Roux, Ch. Op. Cit., T. i. pp. 404 - 5, Cf.

Juliette, A., Op. Cit. p. 27, Wilson, The Suez Canal, p. 40.

(2) Notovitch, Nicolas, L'Europe et L'Egypte, Paris 1898. p. 130.

إذ ما كاد السلطان يعلم برحيل ضيوف اسماعيل عن البلاد غداة الاحتفال بإفتتاح قناة السويس ، حتى أرسل اليه في أواخر نوفمبر ١٨٦٩ — على يد مندوب سام — بلاغا نهائياً في شكل فرمان أمره بمقتضاه بالخضوع حالا لأوامره ، ومنها الامتناع عن عقد القروض إلا بتصريح ساطاني ، فغضب اسماعيل وأعلن أنه لن يقبل ذلك فنصحته ( السير هنري اليوت ) بتجنب كل إجراء يضعه في موضع التعدي للسلطان ويرغم الباب العالي على اتخاذ إجراءات أكثر خطورة . وقد وردت اشارات برقية من سفراء إنجلترا وفرنسا والنمسا بالاستانة تشير عليه باللين مؤقتاً ، وإظهار شيء من الاحتثال للأوامر المرسلة اليه ، فرأى اسماعيل نفسه مضطراً لمواجهة الباب العالي وحيداً بعد انفاقه مبالغ طائلة في حفلات الافتتاح وفي مشروع القنساء نفسها . فاضطر اسماعيل آخر الأمر للموافقة على تلاوة فرمان في ٩ ديسمبر ١٨٦٩ وبسرعة في ميدان القلعة بحضور المندوب العثماني وأرسل اسماعيل برسالة للصدر الأعظم يخبره فيها بقبوله فرمان . وسر طالى باشا لقراءة فرمان رسمياً بالقاهرة وصرح للسفراء بأن الحادثة المصرية قد انتهت ، وأبدى ممثلوا الدول سرورهم لانتهاء تلك الازمة التي استمرت ستة أشهر من يوليو إلى ديسمبر عام ١٨٦٩ (١) . وهكذا أظهر الخديوي اسماعيل احتثاله لتجنب أي عمل يزيد غضب الباب العالي عليه . وقال

---

(١) الياس الأيوبي - مصر اسماعيل - ١ ص ٤٤٥ - ٤٤٦ وراجع أيضا : احمد عبد الرحيم - مصر وتركيا ص ١٤٤ - ١٤٥ . وقد ورد خطأ مطبعي ص ١٤٤ بكتابات الدكتور احمد عبد الرحيم - مصر وتركيا فلذكر أن فرمان قرى في القلعة يوم ٩ سبتمبر وصحفتها ٩ ديسمبر وتاريخ فرمان ٢٦ نوفمبر ١٨٦٩ كما ورد بنص فرمان الذي نقله الدكتور احمد عبد الرحيم عن Douin II Op. Cit. pp. 486 - 487, 490 ويظهر أنه خطأ مطبعي .

## ٤٥

اسماعيل في حديث له مع قنصل إيطاليا بمصر ، طويت العلم ولمكنى لا أخفيه  
وسأنتظر الاحداث ولك أن تقع أعد بلادى لمواجهة المستقبل (١) .

بدأ اسماعيل يتجه وجهة أخرى بعد فشله فى الحصول على تأييد فرنسا  
وانجلترا لاستقلاله بمصر وهو الذى كان يرجو أن تحقق من وراء مشروع قناة  
السويس القى ظن أنه سيخطى لمصر مركزا دوليا جديدا ومن ثم بدأ يعتمد على  
قوى أخرى وهى روسيا والولايات المتحدة .

فما أن رحل مندوب الباب العالي بعد ثلاثة فرمان ٢١ نوفمبر ١٨٦٩ حتى  
صدرت الاوامر بتمليح وتقوية النقاط الضعيفة من السواحل وأرسلت المدافع  
والذخائر وكل ما يلزم التحصينات إلى قلاع دمياط وقناة السويس ، وأقيمت  
الاستحكامات عند مدخل القناة ، وحشد الجنود على شواطئ البلاد والموانئ  
ولا سيما الإسكندرية ، وأحضر اسماعيل ضباطا أمريكيين كمدربين عسكريين  
للجيش المصرى ، وكان الدافع من وراء تعيين هؤلاء الضباط الأمريكين دون  
غيرهم من الفرنسيين والبروسيين والانجليز هو اعتقاد اسماعيل بأن الولايات  
المتحدة ليست من الدول ذات الاطماع فى مصر . وأنهم من القوة بحيث تمكنوا  
من طرد الفرنسيين من المكسيك . فلا بد إذن أن ينجحوا فى تدريب جنوده  
تدريباً جيداً وبأقل التكاليف وكان اسماعيل يبرز مسلكه هذا بأنه يدافع عن  
نفسه بعد تفكير الاستانة فى خلع (٢) .

(١) جاك تاجر - اسماعيل كما تصوره الوثائق ص ٣٩ : وهى رسالة من  
قنصل إيطاليا بمصر الى وزير الخارجية الإيطالية - اسكندرية فى ٢٦/١/١٨٧٠ .  
(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر وتركيا ص ١٤٧ - ١٤٨ . وأنظر  
أيضا : محمد السروجى - مصر والمسألة الفرقة من القرن التاسع عشر ص ٢١٠ .

## ١٠٠

إلا أن هذا الاتجاه من جانب اسماعيل أثار قلق إنجلترا ومخاوفها . ففي ٢٧ أبريل ١٨٧٠ أبلغت الحكومة الانجليزية قنصلها في مصر دستانتون ، أنه قد نما إلى علمها أن - الخديوى يبتاع أسلحة من الولايات المتحدة ويبرم عقود لاستخدام ضباط أمريكيين يدلا من الأتراك ، وأن الحكومة الروسية ليست فقط على علم سابق بنشاط الخديوى بل تبتاع هي الأخرى لحسابها الخاص أسلحة كثيرة من الولايات المتحدة . وواضح من هذا القول أن إنجلترا تخشى تدخل روسيا إذا وقعت الحرب بين الخديوى والسلطان لتستفيد من ذلك على حساب الامبراطورية العثمانية .

وقد ذكر القنصل البريطاني دستانتون ، في رسالة إلى كلارندون من الاسكندرية بتاريخ ٢٧ مايو ١٨٧٠ أن الخديوى قد نفى أنه له أى علاقة بالروسيا (١) .

ولكن إنجلترا وفرنسا كانتا في ريب من سلوك الخديوى إزاء تسليم الجيش المصرى وتحصين الموانى وقناة السويس فقد صرح ( إميل ليفيه ) - رئيس وزراء فرنسا - لنوبار في ١٧ مايو ١٨٧٠ : دقل لسموه باسمى كصديق أن هذه الأسلحة تثير القلق وأن الحكومة - ولا سيما الامبراطور - لا يرغب في تعقيد الأمور وأن هذه الأسلحة تؤمن مكانة الخديوى يدلا من أن تعزها . كذلك صرح لورد دليونز ، لنوبار بأنه إذا لم يحل مسألة التسليم فقد تسفر عن متاعب

(1) Douin, G., T. ii. Op. Cit. pp. 558, Cf.

محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان من ١٠٣ - ١٠٤ ، أحمد عبد الرحيم - مصر وتركيا من ١٥٤ .



وتعهدات جديدة لا ترغب فيها أوروبا (١).

وشرح الدوق (جرامونت) Duc de Gramont، وزير خارجية فرنسا لدى لويس السادس في ١٧ مايو سنة ١٨٧٠ أن «الخديوي اسماعيل قد عقد اتفاقاً مع الولايات المتحدة يحصل بمقتضاه على خمسين ضابطاً وأنه قد أوصى بسفن حربية وطوربيدات وأنه قد عقد العزم على أن يرفع علم الثورة على السلطان وأن فرنسا على الرغم من صداقتها للخديوي مصر لا يسعها أن تؤيد هذه الخطوة وتستعصر إلى أن تنحاز إلى إنجلترا وبقية أوروبا. فإذا وقع ما يخشى فإن أمريكا ستكون بعيدة والخسارة لا تقع على مصر أو على قناة السويس بل على الخديوي نفسه» (٢).

عندئذ رأى اسماعيل أن يبرز موقفه فصرح (لستانتون) بأن هدفه هو وضع البلاد في حالة دفاع لكي يتمكن من المقاومة إذا فكر الباب العالي في عزلة، كذلك برر تسليح السواحل بأنه كانت توجد في مصر قبل عام ١٨٤٠ تحصينات تعدها الحكومات وفقاً لتقدم العلوم ووجود الضباط الأمريكيين في مصر لا يتضمن إجراء شاذ بحكم أن تركيا نفسها فيها ضباط أجانب، ولكي يثبت اسماعيل للتفصيل حسن نواياه صرح بأنه قد أصدر أمراً بوقف إرسال ما تبقى

(١) كرايتيه ، بيير ، اسماعيل المفتري عليه من ١٩٣ .

وراجع أيضاً : أحمد عبد الرحيم مصطفى - علاقات مصر بتركيا من ١٥٦ .

(2) Douin, G., T. ii, p. 565.

وأنظر أيضاً - كرايتيه بيير - اسماعيل المفتري عليه من ١٩٣ - نقلها من محفوظات هابدين وثائق الإصلاح القضائي ١٨٧٠ - ١٨٧٥ .



## ١١ -

من المدافع في الخارج (١) .

ومسكذا أسهم افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية في رفاهية العالم وجلب  
المتاعب في نفس الوقت للخطيبي الذي فشل في تحقيق أهدافه من المشروع  
واغراقه في الديون التي وقع عيشها على شعب مصر .

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - علاقات مصر بتركيا من ١٩٠٦ - ١٩١٢ .



## الفصل الثاني

### بروز أهمية قناة السويس

#### في المجال الاقتصادي الدولي

- اختصار المسافة بين الشرق والغرب .
- أثر قناة السويس على التجارة الدولية .
- مجال قناة السويس الاقتصادي في العالم .
- أثر قناة السويس على تجارة بريطانيا وحوض البحر المتوسط .
- دور قناة السويس في تطور بناء السفن .
- أثر قناة السويس على ظهور الشركات الملاحية في :  
( إنجلترا ، فرنسا ، إيطاليا ، النمسا ، إسبانيا ، روسيا ، مملكة ،  
ألمانيا ، الدانمرك ، هولندا ، الولايات المتحدة ) .



بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية أصبحت جزءاً من جغرافية العالم الطبيعية والسياسية ، فقد وصفت بين بحرين وفصلت بين قارتين . وأصبح البحر المتوسط لأول مرة بمروراً مفتوحاً بعد أن كان مغلقاً . ويود البعض أن يربط بين أهمية القناة وأهمية المضائق فيقول بأن قناة السويس هي بمثابة بوسفور لعالم البحر المتوسط الحديث (١).

وتبدو أهمية قناة السويس كطريق ملاحى يربط أوروبا بآسيا وكأقصر طريق لبريطانيا وبريطانيا بممتلكاتها في الشرق . كذلك تشكل نقطة تجمع (Converging point) الخليط كبير من الخطوط الملاحية من موانئ شمال وشرق وغرب القناة . مثل موانئ حوض البحر المتوسط وموانئ البحر الأسود وموانئ غرب أوروبا وبريطانيا وموانئ بحر البلطيق وموانئ أمريكا الشمالية والجنوبية . ومن القناة تنطلق الخطوط الى موانئ البحر الأحمر وشرق أفريقيا و عدن والخليج العربي والهند وجنوب شرق آسيا وأستراليا والشرق الأقصى .

واقدر أوجد اتصال البحر المتوسط بالبحر الأحمر عن طريق قناة السويس — طريقاً بحرياً مستمراً — يتميز الى جانب قلة التكاليف في النقل البحري المستمر ، بكثرة الموانئ التى يخدمها وأهمية ظهورها وتعدد للطرق البحرية الفرعية التى تصب فيه . وتمركز الخطوط الملاحية عبر قناة السويس متجهة جنوباً في اتجاه الساحل الشمالى الشرقى الأفريقى ولكن معظمها يمر عبر المحيط الهندي الى نقطة التجمع في كولومبو ثم تأخذ الطرق الخارجية من كولومبو في الانحناء تجاه كلكتا ثم

1) Arther, Silva, White The expansion of Egypt under Anglo Egyptian Condominium. London 1899, p. 76.

وانضمون ثم الى بينانج (Penang) والمضائق الى الشرق الأقصى واستراليا (١).

ولمعرفة أهمية قناة السويس علينا أن نقوم بدراسة مقارنة بينها وبين طريق رأس الرجاء الصالح ، فنجد قبل افتتاح قناة السويس للملاحة أن الطريق البرى عبر مصر على الرغم من كونه أقصر من طريق رأس الرجاء الصالح ، إلا أن الطريق الأخير كان يفضلته كثيراً. فالطريق البرى له عيوبه ومصاعبه ولكن طريق رأس الرجاء كان يتمتع بعدة مميزات رغم طول المسافة ، منها معاونة نظام الرياح السائدة فيه وأيضاً تعدد جزره ونقطه الساحلية التى تستخدم كمحطات وقواعد التموين . وذلك يجعل النقل البحرى رغم طول الرحلة رخيصاً ، بل وأرخص من الطرق الأخرى فى نقل السلع الى مسافات بعيدة . يضاف الى ذلك استمرار الرحلة وعدم تعطيلها ومن ثم لم تعد هناك حاجة الى تكرار عمليات الشحن والتفريغ وغير ذلك من الأمور التى تضيق هبناً له أثره على تكلفة النقل (٢).

واستمر هذا الطريق يفوز بمعظمهم تجارة الشرق زهاء ثلاثة قرون ونصف القرن الى أن اخترعت السفينة البخارية التى أمكنها أن تبحر عباب البحر الأحمر دون الاعتماد على الرياح أو التقيد بها (٣).

1) Dudley, Stamp, A commercial Geography, London 1937 p. 438

ويشبهه بهارك قناة السويس بالموود الفخرى الذى يربط النهر بالمنح . راجع :

Hallberg, Op. Cit., p. 310.

(٢) دكتور ابراهيم صقر : المستقبل الاقتصادى لقناة السويس ، بحث منشور بـ مجلة

كلية آداب القاهرة - المجلد ٩ - ١٠ ص ١٩٠-١٩١ .

(٣) المرتبج السابق ص ١٩١ .

وبعد أن تم حفر القناة ألغت الحاجة الى استعمال الطريق البرى عبر مصر بين  
البحرين الأحمر والمتوسط ، وبذلك قصرت قناة السويس المسافة والرحلة من  
موانى أوروبا لموانى الهند بمسافة ٤٠٠٠ ميل (١)

وفى السبعينات من القرن التاسع عشر كان العبور سريعاً كما كان عبور القناة  
صالحاً فقط نهائياً وازدادت حركة الملاحة فيما بين عامى ١٨٧٢ — ١٨٨٢ (٢).

هذا وقد خفضت قناة السويس الطريق الى الهند وحق بمباى بمقدار الخمسين  
والى كلكتا بمقدار الثلث والى هونج كونج بمقدار الربع (٣).

هذا من ناحية الموقع ، أما من الناحية التجارية فقد أثرت قناة السويس  
تأثيراً واضحاً عن طريق فتح الأبواب لثورة تجارية وعهداً جديداً لتجارة  
الشرق لا تقل فى أهميتها عن تلك التجارة التى نتجت عن رحلات البرتغاليين فى  
القرن الخامس عشر (٤).

فقد كانت الطرق التجارية الدولية فيما بين آسيا وأوروبا فى العصور الوسطى  
تتخذ لها ثلاثة محاور رئيسية : الطريق الأوسط من الخليج العربى الى دمشق  
وساحل البحر المتوسط ومنها الى أوروبا — والطريق الجنوبي ويمر عبر مصر

---

(١) وأسبوعين زمنياً بالنسبة للسفن البخارية السريعة فى عام ١٩٣٠ . أما بالنسبة  
لموانى حوض البحر المتوسط الاوقية فكانت الفائدة أكثر . راجع :

Sargent, Seaways of the Empire, London 1930. p. 415.

2) Ibid., p. 50.

3) Bowden, Witt, An Economic history of Europe since 1750,  
N.Y. 1937. p. 415.

4) Hallberg, Op. Cit 216.

من المحيط الهندي والبحر الأحمر. أما الطريق الثالث فهو الطريق الشنالي وهو طريق  
جوى بالكامل يبدأ من الهند عبر الجيمس إلى أن يصل إلى الشنالي من بحر قزوين  
والبحر الأسود (١).

وكان افتتاح قناة السويس بمثابة ثورة في طريق النقل البحري خاصة وأنه  
قد صاحب ذلك تحسناً في وسائل المواصلات العالمية الأخرى بظهور السكك  
الحديدية والسفن البخارية مما أدى إلى وراج التجارة العالمية بزيادة سرعة  
المواصلات وتقصير المسافات والإقتصاد في الوقت والنفقات في أجور النقل  
بسبب شدة المنافسة بين وسائل المواصلات المختلفة (٢).

هذا بالإضافة إلى استفادة التجارة العالمية بانخفاض قيمة التأمين على البضائع  
المنقولة عبر قناة السويس من ١/٢ ٪ من ثمن البضاعة إلى ١ ٪. وضربت  
صحيفة شركة قناة السويس مثالا لذلك بتاجر كان يشحن بضائجه عن طريق شركة  
المساجيري ماريتيم الفرنسية ، فكان يدفع لطان البضاعة إلى اليابان ٨٢٠ فرنكا  
ولكنه يدفع الآن (١٨٧٣) على نفس الطان وفي نفس الشركة ٢٧٥ فرنكا (٣).  
كما أدى افتتاح قناة السويس إلى انخفاض نسبة الوفيات بين الجنود المسافرين  
إلى الشرق ، إذ لم تزد نسبة الوفيات بينهم عن ٥ ٪ ، بينما كانت تبلغ ٢٠ ٪.

(١) بالنسبة لتفاصيل هذه الطرق التجارية راجع بالتفصيل كتاب :

Clive, Day., Op. Cit. pp. 84 - 85.

(٢) راجع بالتفصيل تحسن المواصلات في القرن ١٩ في كل من :

الدكتور حسن كامل سليم - تاريخ أوروبا الاقتصادية في القرن ١٩ من ١٩٧٠ ، ٢٧١.

Bowden, Op. Cit., pp. 402 - 3.

3) B. D. No. 56 Bis, 17.7.1873.



تقريباً عندما كانوا يسافرون عن طريق رأس الرجاء الصالح (١).

أعطت قناة السويس دفعة قوية لصادرات الهند مع أوروبا وبالأخص مع موانئ البحر المتوسط . ففي الفترة ما بين عامي ١٨٧٠ - ١٨٨٠ زادت التجارة المباشرة مع فرنسا وإيطاليا والنمسا وعلى الأخص بالنسبة لصادرات المنتجات الهندية لهذه الأسواق فقد إزدادت زيادة عظيمة . وفي نفس الفترة تضاعف تصدير الأرز والقمح من الهند من بضعة آلاف من الأطنان في الحقبة عام ١٨٧٠ إلى حوالي أربعة ملايين طن عام ١٨٨١ وهكذا فإن الإنقلاب العظيم بلغ أكثر من الضعف خلال الثمانينات من القرن التاسع عشر (٢).

ويجدر التنويه بأن الزيادة في التبادل التجاري بدأت واضحة بعد عام ١٨٧٦ نتيجة للتجسيينات الفنية في تصميمات بناء السفن البخارية . كما ترجع أيضاً إلى إزدياد التعامل مع أوروبا والتطور السريع للهند نتيجة لازدياد رأس المال والنشاط الأوربي بها .

وكان من نتائج تحسن كل أنواع المواصلات ، الإنخفاض السريع في أسعار بضائع الشرق بأسواق أوروبا وقد زادت نسبة الإنخفاض في الأسعار من ٢٥٪ إلى ٣٥٪ في الفترة ما بين ١٨٧٠ - ١٨٨٤ . كذلك ظهر أثر الإنخفاض السريع في الأسعار على الصوف الاسترالي بدرجة كبيرة . وبذلك استفاد كل من المنتج والمستهلك في أوروبا (٣).

وإذا نظرنا إلى مجال النشاط الإقتصادي العالمي المحيط بقناة السويس، نجد

(1) Ibid, No. 27, 22: 9: 1872.

(2) Sargent, Op. Cit., p. 53,

(3) Ibid, pp: 53 - 4.

يمتد من الشمال الشرقي لأمريكا الشمالية ويدخل في نطاقه القارة الثلاثية (Triple Continent) : أوروبا وأفريقيا وآسيا ، وكذلك جزر الهند الشرقية وأستراليا. وعلى الرغم من ضخامة المجال الإقتصادي للقناة إلا أن هناك مساحات شاسعة ومجالات تجارية ضخمة تقع خارج هذا النطاق مثل المحيط الاطلسي وما يسير عليه من تجارة بين العالم القديم والعالم الجديد . وكذلك المحيط الهادي بالقدر الذي يخدم فيه كمرکز للتجارة فيما بين آسيا وأمريكا. أضف الى ذلك أن قناة السويس قد تواجه في أجزاء صغيرة من مجالها إمكانية منافسة طرق عالمية أخرى مثل طريق قناة بنما وطريق الرأس. ومع ذلك نجد أن مجال قناة السويس الإقتصادي ضخم لإمتداد مساحته وكثرة موارده الطبيعية وعدد سكانه ، وهما أمران يترتب علي تفاعلها معاً فوائد ضخمة متنوعة من تبادل السلع التي تزيد عن حاجة السكان الى اللجوء للغير للحصول على السلع اللازمة لإشباع حاجة السكان ويعطون مقابلها ما لديهم من فائض تحتاج إليه المجموعات البشرية الأخرى التي فاض إنتاجها في هذه السلع فباعتها وبذلك تزداد حركة التبادل التجاري بين هذه الدول عبر قناة السويس (١).

وطريق البحر المتوسط آسيا وطريق السويس ، يربط بين أمريكا وأوروبا وبين آسيا بواسطة البحر المتوسط والبحر الأحمر وهو الطريق الرئيسي الذي يشق قلب الأرض فهو يخدم كتلة كبيرة من اليابس . فآسيا وحدها تمثل ثلث مساحة اليابس على سطح الكرة الأرضية ، وإذا أضفنا في إعتبارنا الثالث القاري الذي يمثل كتلة يابسة واحدة سهاها ماكيندو (جزيرة العالم) (The World Island) نجد طريق قناة السويس يقع في وسط هذه الجزيرة العالمية . كذلك تتوفر في

(١) إبراهيم صبر : المستقبل الإقتصادي لقناة السويس ص ٢١٤

طريق السويس وسائل التموين بالحاجيات المختلفة ومحطات التموين بالوقود بأنواعه المختلفة، وكلما تعددت محطات التموين كان ذلك أكثر فائدة للبائسة فتتوفر الفائدة بتوفر فراغ أكبر للبضائع مما يحقق ربحاً أكثر للشركات الملاحية التي تستعمل هذا الطريق .

وإذا كان المجال المسافى - إن صح هذا التعبير - يغطي الجزء الأكبر، فإن المجال التجارى يكون أضخم مما يجعله عالمياً ومهماً فى العلاقات التجارية الدولية لمعظم بلدان العالم . هذا بالإضافة إلى أن قناة السويس تقع فى منتصف الطريق تقريباً، وهذا أمر يختلف لو كانت القناة بعيدة عن المنتصف وقريبة من أحد الطرفين . ذلك أن العلاقات التجارية المتبادلة التي لابد أن تمر بضاعتها خلال القناة حتى تصل إلى أحد الطرفين المتبادلين عن الطرف الآخر يكثر عددها كلما قربت من القناة التي ستعبر منتصف الطريق . ولا شك أن ضخامة المجال التجارى للقناة وضخامة الإنتاج وتنوعه وضخامة عدد السكان إلى جانب إمتيازات النقل المائى المستمر - دون تقطع - كل ذلك ساعد على ضخامة المبادلات التجارية وتنوعها (١) .

هذا بالإضافة إلى أن طريق قناة السويس يتميز بنوع خاص من المناخ المناسب فضلاً عن وجود ميزة برزت أهميتها على وجه الخصوص فى القرنين التاسع عشر والعشرين وهى أن محطات الفحم والإمداد بالوقود لم تكن فقط عديدة بل كانت الواحدة لا تبعد كثيراً عن الأخرى فى حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر (٢) .

(١) المرجع السابق ص ٢١٦ - ٢١٩ .

(٢) Hallberg, Op. Cit., p. 377.

راجع نقاط الاتكاز البحرى بالفصل الثالث - ص ٧١ .

هذا وبدراسة أهمية الدول المستخدمة لقناة السويس من واقع إحصائيات السفن والحولات العابرة للقناة في العشر سنوات التالية لإفتتاحها (١٨٧٠-١٨٨٠) نجد إنجلترا تصدر قائمة الدول المستخدمة للقناة (١).

هذا ونجد أن من مستلزمات بقاء إنجلترا كدولة وكامبراطورية هو حتمية بناء أسطول تجارى وعسكرى ضخم يتولى نقل تجارتها الصادرة والواردة . فقد كانت إنجلترا تعتمد كلية على إستيراد القمح من الخارج وما يترتب على ذلك من أخطار المجاعة إذا لم يكن لها أسطول تجارى وعسكرى قوى . فقد إستوردت في عام ١٨٥٠ معظم إستهلاكها من القمح من الخارج . وفي الفترة ما بين ( ١٨٧١ — ١٨٩١ ) زادت وارداتها من المواد الغذائية بنسبة ٨٨ ٪ . وكانت تستورد في عام ١٨٨٦ قطع خبز لكل ٣ قطع خبز تستهلك . ونتيجة لإزدياد السكان أصبح أربعة أخماس محصول الغلال تستوردها إنجلترا من الخارج . هذا بالإضافة إلى أن مخزون إنجلترا من القمح لم يكن ليكفيها سوى مدة تتراوح من ستة أسابيع ونصف إلى سبعة عشر أسبوعا . وهكذا فإن إنجلترا قد تتعرض لمجاعة أخطر من تلك التى تعرضها الهند والصين في حالة عدم إستطاعتها حماية تجارتها في المحيط في أى حرب مستقبلية (٢) .

وإذا درسنا مثلا كمية البضائع التى أفرغتها السفن البريطانية التجارية في الفترة ١٨٢١ — ١٨٣٠ نجدها قد بلغت ١٠٧٨٢,٠٠٠ طناً في السنة ، وفي الفترة من

---

(١) ترتيب الدول حسب مجموع حولاتها التى عبرت القناة هي : إنجلترا — فرنسا — هولندا — إيطاليا — ألمانيا — دول أخرى ، أنظر :

Wilson, Op. Cit. p. c. (Preoface).

(2) Marder, British Naval Policy, p. 85.

١٨٩١ - ١٨٧٠ بلغت حمولاتها ١٠٠,١٢٢,٠٠٠ طنناً في السنة . وبالمقارنة بالسفن الاجنبية الاخرى نجد انها في الثلث الاول من القرن التاسع عشر ٦٦٢,٠٠٠ طنناً في السنة ، وفي الثلث الاخير من القرن ١٩ بلغت ٢٧٦,٠٠٠ رطله طنناً . وفي عام ١٨٧٠ بلغت السفن الشراعية البريطانية ٢٣,١٨٩ سفينة ، إجمالى حمولاتها ٤,٥٧٨,٠٠٠ طنناً ، أما السفن البخارية وعدد ما ٣١٧٨ سفينة فقد بلغ مجموع حمولاتها ١,١١٣,٠٠٠ طنناً .

وبالمقارنة مع الاساطيل الاخرى التجارية نجد أن مجموع حمولة الاسطول الالمانى في عام ١٨٧٠ كانت أقل من مليون طن ، وحمولة الاسطول الفرنسى في نفس العام ١,٠٧٣,٠٠٠ طنناً (١) . كذلك بلغت حمول الاسطول التجارى الأمريكى في نفس العام (١٨٧٠) ١,٤٤٩,٠٠٠ طنناً (٢) .

كما كانت إنجلترا منذ ١٨٥٠ الدولة الرائدة في نقل تجارة العالم وظل مركزها لا يبارى حتى نهاية ذلك القرن وكان حوالى نصف مجموع سفن العالم يسير في البحار تحت العلم البريطانى ، وعلى الرغم من نقص عدد السفن البريطانية التجارية فى هذه الفترة إلا أن كمية البضائع المحمولة : " Carrying capacity " ، قد نمت بشكل متسارع نتيجة لإتساع وكبر حجم السفن وإحلال البخار محل الشراع فى تسيير السفن . وبعد عام ١٨٥٠ حملت السفن التجارية البريطانية ما لا يقل عن نصف التجارة الخارجية لإنجلترا وإرتفعت هذه النسبة فى السنوات التالية إلى الثلثين أو ما يقرب من الثلاثة أرباع (٣) .

(1) Bowden, Op. Cit., pp. 407-8.

(2) Ibid., p. 421.

(3) Day, Clive, A history of commerce. pp. 377-8.

وهكذا نجد بريطانيا غداة افتتاح القناة وهي تملك أسطولا تجارياً تبلغ حمولته أكثر من مجموع حمولات الأساطيل التجارية لبقية دول العالم مجتمعة . وكانت إنجلترا في أول الأمر تعارض مشروع القناة من وجهة نظر إقتصادية من حيث أنها تخشى أن تظفر الدول المطلقة على حوض البحر المتوسط بميزة قربها من الهند والشرق الأقصى . فتجد بذلك مجالا واسعا لتسويق منتجاتها من ناحية والحصول على المواد الخام من ناحية أخرى وبذلك ينفذ الإقتصاد الإنجليزي عنصراً هاماً من عناصر إزدهاره وتفوقه (١) .

وقد سبب ذلك قلقاً للتجار الإنجليز بالنسبة لمركزهم بعد هذا التطور السريع في وسائل النقل بالسفن البخارية وقصر طريق قناة السويس . فالقطن والأرز والحرير الوارد عبر قناة السويس إلى أسواق جنوب ووسط أوروبا لن يستمر في تدفقه لتزدحم به مستودعات لندن التجارية كما كان من قبل ، مما أثرى موانئ حوض البحر المتوسط على حساب لندن . وإزدادت الفائدة باختراق جبال الألب بالسكك الحديدية . وعلى أية حال كان التغير تدريجياً بحيث أن المركز الإقتصادي القديم يملك قوى كبيرة قادرة على مقاومة أى تغيير لحركتها التجارية . فكانت إنجلترا ما تزال لديها البضائع الكثيرة الشرقية التي يعاد تصديرها لغرب أوروبا عبر الاطمانطى (٢) .

وهذا يفسر لنا محاولة إنجلترا الإبقاء على طريق رأس الرجاء الصالح كطريق بحرى وحيد بين أوروبا والهند تنقل عبره البضائع الثقيلة من حيث أنها تسيطر

(١) عبد العزيز الشناوى : قناة السويس والنيارات السياسية - ١

ص ١٤٤ - ١٤٥ .

(2) Sargent, Op. Cit. pp. 54-8.

على هذا الطريق الملاحي بمركزها الجغرافى وقوتها البحرية المتفوقة وأسطولها  
التجارى الضخم. فكانت إنجلترا تعتقد أن إنشاء قناة السويس سيحرمها من  
هذه المزايا جميعاً ، وسيفتح الدول حوض البحر المتوسط ميزات إقتصادية  
وعسكرية بالغة الخطورة. أما البضائع الخفيفة والبرية والمسافرين فكانت إنجلترا  
ترى نقلها بالطريق البرى الجديد عبر الأراضى المصرية . ولم يؤثر افتتاح قناة  
السويس على نقل البريد الحكومى للهند فقد ظل يسلك طريقة القديم ، فكانت  
بمباى حتى عام ١٨٧٠ يصلها البريد مرتين كل شهر ومدراس وكلكتا أربع مرات.  
بل ظلت عملية نقل البريد والمسافرين بالطريق البرى عبر مصر حتى عام ١٨٧٤  
حيث كانت السفن البخارية تقف فى تلك الموانئ لإنزال وشحن البريد والبضائع  
الخفيفة وإنزال الركاب الذين يرغبون مشاهدة معالم مصر عن قرب بدلاً من الاكتفاء  
بمشاهدتها من سطح الباخرة أثناء عبورها القناة .

وظل البريد المستعمل — حتى بعد عام ١٨٧٤ — ١٨٨٨ — والمار بميناء  
برينديزى Brindisi بإيطاليا يتخذ الطريق البرى بمصر (١).

ويعلق الدكتور الشناوى على هذا التناقض فى موقف إنجلترا فيقول:  
«وهكذا كانت فكرة الحكومة الانجليزیه فكرة معقدة فى ترید استخدام طريقتين  
فى وقت واحد وبصورة تختلف فى كل طريق عن الآخر ، طريق رأس الرجاء  
الصالح للنقل البحرى الثقيل وطريق مصر للنقل البرى الحديدي الخفيف» (٢) .  
ذلك أن إنجلترا كان يهمها بالدرجة الأولى أن تحتفظ بما انفردت به تقريباً من

(1) Wilson, Op. Cit., pp. 41—2.

(٢) عبدالمزیز الشناوى : قناة السويس والتيارات السياسية - ١ ص ١٤٤ - ١٤٥ :

السيطرة على المحيط الاطلسي والمحيط الهندي فأرادت أن يكون الاتصال عبر البرزخ بواسطة خط حديدي (١) .

وهكذا نجد انجلترا تحاول تحاشي طريق قناة السويس حتى بعد افتتاحها . وفي سنواته الاولى لم ترد انجلترا الاعتماد عليه كلية كطريق لمواصلاتها البحرية مع الهند . بل ظهرت في انجلترا فكرة لإنشاء خط سكة حديد يمتد الى الخليج العربي أو يمتد بطول الطريق الى الهند ، وقد أوصى المؤتمر البرلماني في ٢٢ يونيو ١٨٧٢ بالإسراع في تنفيذ الخطوط التي تبدأ فقط من البحر المتوسط وتصل الى الخليج العربي وقدوت تكاليف هذا المشروع بعشرة ملايين جنيهه استرليني بالإضافة الى أنه سيختصر الوقت بالنسبة للقذرات العسكرية والركاب فيما بين بمباي ولندن .

وقد اتخذ مجلس البرلمان التوصية التالية : وإنه من الأهمية القصوى لمصاحبة هذا البلد والهند لإنشاء خطوط بديلة كتملك المقترحة والمشار اليها سابقا - خط حديدي فيما بين البحر المتوسط والخليج العربي . وأن هذا المشروع المقترح سيتكلف حوالى ٣٠٠.٠٠٠ جنيهه استرليني سنويا ولكن هذا المشروع ظل حبرا على ورق ولم ينفذ (٢) .

وقد أدى افتتاح قناة السويس إلى ضرب فكرة إنشاء خط حديدي للفرات ، ولكن همة أصحاب هذا المشروع لم تفر وكانت حججهم أن قناة السويس وحدها لا يمكن الاعتماد عليها لأن في استطاعة العدو عرقلة لها بإغراق باخرة

(١) المرجع السابق ، ص ١٤٥ .

(2) Hoskins, Op. Cit., pp, 433—4.



## - ٧٤ -

أو أكثر فيها ، وأن أرجحية السكك الحديدية على القناة من حيث السرعة لا جدال فيها ، فضلاً عن سيطرة فرنسا على القناة . فلما أثار أصحاب المشروع الدعوة إليه مرة أخرى في الفترة ما بين ١٨٧١ - ١٨٧٢ لم تقف في سبيل دعوتهم مشكلة جديدة سوى قناة السويس (١) .

كانت العلاقة التجارية بين بريطانيا والهند على جانب كبير من الأهمية . لاقتصاد بريطانيا نتجداً مثلاً أن صادراتها للهند في عام ١٨٧١ قد بلغت ١٢٩٨٦٠٨٣ جنيه استرليني . وفي عام ١٨٧٢ بلغت ١٤٥٣١٠٥ جنيه استرليني (٢) .

وقد جاء بتقرير وزارة التجارة البريطانية في عام ١٨٨٢ عن تجارة بريطانيا مع الهند والصين المارة عبر قناة السويس وكذلك عن طريق رأس الرجاء الصالح عن عام ١٨٨٠ - والى تمثل ١٠ ٪ من قيمة صادرات وواردات إنجلترا - موضحاً البضائع الرئيسية الآتية : ( الجوت - الأرز - القطن - البن -

(١) زكى صالح منسى : دراسة في التاريخ الدولي والتوسع الاستعماري - بريطانيا والعراق حتى عام ١٩١٤ - بغداد ١٩٧٠ - ص ١٦٥ - ١٦٦ .

هذا ويلاحظ أن مشروع سكة حديد الغرات ظهر عام ١٨٥٧ بسبب ثورة «السيبوى» Sepoy في الهند من جهة وحرب القرم من جهة أخرى كل ذلك كان بمثابة إنذار للبريطانيين بضرورة جعل مواصلاتهم مع الهند أسرع مما كانت عليه لتعزيز إمبراطوريتهم في وجه الخطر الروس ، ولم يتحقق المشروع : فلقد أذهن رئيس الوزراء لورد «المارستون» لتأثير ناهليون الثالث الذى عارض سكة حديد بريطانيا في بلاد الشام التى كانت منطقة نفوذ فرنسية في وقت ساد فيه الؤثام بين البلدين بسبب حرب القرم . أنظر المرجع السابق ص ١٦٤ - ١٦٥ .

(2) Hoskins, Op. Cit. p. 397.

الشأى ) واستخلص التقرير السنوى أن قناة السويس التى اختصرت المسافة بين أوروبا والشرق لم تكن ذات فائدة بالنسبة لمصالح ملاك السفن والرأسماليين الانجليز لأن تقصير المسافة بين أوروبا والشرق والغرب قلل من طلب استخدام السفن البريطانية بالإضافة إلى انخفاض رأس مال السفن المستخدمة فى هذا الطريق وخصوصاً السفن الشراعية (١) .

ويذكر ( هوسكنز ) أن انجلترا لن تقبل على استخدام طريق قناة السويس للهند إلا فى عام ١٨٨٨ بعد أن تمكنت بريطانيا من فرض سيطرتها التامة على هذا الشريان والبلد الذى تسيطر عليه . وقبل ذلك اكتفت انجلترا بتسيير سفينتين كل شهر ترسلها إلى كالكوتا ومدراس حتى عام ١٨٧٤ حيث ظل اهتمامها منصرفاً إلى الطريقين اللذين كانت تستعملهما قبل افتتاح قناة السويس ، الطريق البرى عبر مصر وطريق رأس الرجاء الصالح (٢) .

وعلى الرغم من كل ذلك فإن قناة السويس كانت لها أهمية للتجارة البريطانية ذلك أن ١٦ ٪ من واردات انجلترا ، ٢١ ٪ من صادراتها كانت تمر عبر قناة السويس (٣) .

وقد بلغت نسبة السفن البريطانية العابرة لقناة السويس مكان الصدارة منذ افتتاحها حتى يونيو ١٨٧٢ فتراوحت النسبة بين ٦٠ ٪ إلى ٨٠ ٪ من مجموع

(1) Parliamentary Pap. Board of Trade, December 1882

Egypt. Farrer Report p. 8.

(2) Hoskins, Op. Cit., p. 415.

(3) Marder, Op. Cit. p. 468.

## ٧٥

السفن العابرة . ففي هذه الفترة عبرت القناة : ١٢٣٧ سفينة بلغ اجمالى حمولاتها ١٩٢٨ ١٢٩٤ ١٢٩٤ طنًا وكانت السفن البريطانية تمثل ٧١ ٪ من اجمالى السفن العابرة للقناة (١) .

أما بالنسبة لإسترااليا ونيوزيلندا فنجد أن المسافة بين لندن وملبورن عبر قناة السويس تقل بحوالى ١٠٠٠ ميل عن طريق الرجاء الصالح . ولكن رسوم المرور عبر القناة قللت من هذه الميزة . وعموماً فإن ٧٥ ٪ من السفن المتجهة لإسترااليا استخدمت طريق رأس الرجاء الصالح ، بينما أكثر من نصف السفن المتجهة من استرااليا إلى انجلترا كانت تستخدم قناة السويس . والسبب فى ذلك يرجع إلى ضرورة وصول اللحم والصوف الأسترالى بسرعة إلى أسواق انجلترا وأيضا لكي يستفيد ملاك السفن من حركة البريد والمسافرين فى حوض البحر المتوسط (٢) .

وعلى الرغم من ذلك نجد أن احصائيات جريدة شركة قناة السويس الثالث شهرية — Le Canal de Suez, Bulletin Décadaire de la Compagnie. تشير إلى النسبة الكبيرة للسفن البريطانية العابرة للقناة السويس منذ افتتاحها للملاحة وحق فترة الدراسة ١٨٨٢ . فمثلا فى عام ١٨٧٠ عبرت قناة السويس ٤٨٩ سفينة منها ٣١٢ سفينة انجليزية . وفى عام ١٨٧١ عبرت القناة ٧٦٣ سفينة منها ٤٩٦

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 380.

(2) Sargent, Seaways of the Empire. pp. 31—55.

Cf. Hallberg, Op. Cit p. 390.

انجليزية وفي عام ١٨٧٢ عبرت القناة ١٠٨٢ سفينة منها ٧٥٨ انجليزية (١).

أما بالنسبة لدول حوض البحر المتوسط فقد كانت الفائدة عظيمة وخاصة بالنسبة لتجارة فرنسا وإيطاليا والنمسا وروسيا مع موانئ الهند والتي ازدادت بشكل ملحوظ فقد جاء في دراسة عن الهند وموانئ البحر المتوسط في الفترة ما بين ١٨٧٠ - ١٨٧١ ، أى في السنوات الأولى للإفتتاح أن صادرات حوض البحر المتوسط للهند في هذه الفترة بلغت : ٢٢٣٠.١٢٥ أسترليني ، بينما زادت في عام ١٨٧١ - ١٨٧٢ مبلغاً يقدر بحوالى : ٨٠٠.٣٠٧ أسترليني ( أى ما قيمته ٢٠ مليون فرنك ) . وكانت أهم الموارد التجارية هي : القطن الخام والجلود والجلوت الخام والبذور والحرير الطبيعي من الهند لموانئ البحر المتوسط (٢) . وبالنسبة لإختصار المسافة فيما بين موانئ البحر المتوسط والهند نجد على سبيل المثال من جنوا إلى بمباى قد أختصرت المسافة إلى حوالى ٥٨ ٪ . ومن القسطنطينية إلى بمباى تقل المسافة بينهما عبر القناة بحوالى ٧٠ ٪ . عن طريق السكاب . وتقصير المسافات يعنى بالنسبة للبلاحة التجارية انخفاض في مصاريف نقل البضائع مما يؤدي إلى تشجيع حركة التبادل التجاري بين دول العالم وازدياد حركة السفن بالتالى عبر القناة (٣) .

(1) B.D. No. 300, 22.4.1880. p. 3.

(٢) أوردت صحيفة قناة السويس B. D. بيانات عن صادرات الهند إلى موانئ حوض البحر المتوسط خلال السنوات الأولى للإفتتاح وابع :

B. D. No. 101, 12. 10. 1874. pp. 1—2.

(3) Siegfried, Op. Cit. p: 120.

ولسكى تتكامل الصورة من جوانبها المختلفة فان دراسة أثر قناة السويس على تطور بناء السفن وكذلك ظهور شركات ملاحية جديدة توضح لنا أهمية قناة السويس بالنسبة لتجارة العالم ، وتعطى لنا صورة أكثر وضوحاً للدوافع الاستعمارية وراء استغلالها ومحاولة المحافظة عليها مفتوحة لتلبى طلبات الاستثمار .

أدى افتتاح قناة السويس الى ثورة فى صناعة بناء السفن ، ذلك أن قناة السويس لإحدى ملامح العصر الحديث فى التطور الصناعى والاهتمام بالتجارة والخطوط الملاحية والتنافس على المواد الخام ورخص أجور النقل البحرى وخفض أسعار التكلفة والمنافسة . فإذا كان تطور استعمال البوصلة البحرية قد أدى الى الكشف الجغرافى فى القرن الخامس عشر ، كذلك أدى تطور بناء السفن واستخدام البخار فى تسيير السفن الى ثورة فى النقل البحرى فى السبعينيات من القرن التاسع عشر .

وأقبلت السفن على استخدام قناة السويس أكثر فأكثر ، كما أدى افتتاح القناة الى سرعة استبدال السفن الشراعية بالسفن البخارية ، والتخلص من كثير من السفن الشراعية وبناء سفن جديدة أكثر تناسبا وصلاحية لعبور القناة (١) .

وقد بلغت نسبة السفن الشراعية فى عام ١٨٦٩ (٨٥ ٪) من الاسطول التجارى العالمى (٢) .

(1) Hallberg , Op. Cit., p. 377—378.

(2) Poydemont, Henri, Le Canal De Suez: Paris. 1955.  
P. 44.

كذلك تقدم فن العمل فى الترسانات البحرية فزاد متوسط حمولة السفن ومدة عملها نتيجة لاستخدام الحديد بدلا من الخشب فى بناء هياكل السفن . كما ظهرت شركات الملاحة الكبرى التى تعتمد على رؤوس أموال ضخمة بزيادة تطابق هذه النظرية التقنية الجديدة وبعمل تنظيم أكثر فاعلية للحركة . وفى نفس الوقت سهل لإنشاء خطوط الاسلاك التلغرافية تحت البحر الصناعات التجارية والمالية ، وجعل الأوربيين يحصلون بسرعة على معلومات عن حالة الاسواق خارج أوروبا ، كذلك منح الحكومات وسيلة الاشراف على عمل وكلائهم فى البلاد البعيدة أو توجيهها بطريقة أكثر فاعلية . وهذه الظروف الجديدة ساعدت على التوسع الاستعماري لأوروبا (١) .

وهكذا نجد أن قناة السويس إلى جانب أنها قد قصرت المسافة إلى الشرق ، قد خفضت أيضا المسافة بين محطات التموين بالفحم التى انتشرت على طول الطريق الملاحي ، وهذا يساعد السفن التجارية على توفير فراغ أكبر للبضاعة بدلا من الفراغ الكبير الذى كانت تشغله أماكن الفحم بالسفينة نظرا لطول الرحلة وبعد محطات الفحم . وأقبلت السفن البخارية تستخدم القناة ، ولا سيما أن السفن الشراعية لم يكن من السهل عليها الملاحة فى البحر الأحمر ، وبخصوصا الأجزاء الشمالية منه والتى كانت خطرة ملاحيا لعدم انتظام الرياح وكثرة العنخور (٢) .

(١) إيبير وينوفان - تاريخ العلاقات الدولية ص ٣١٤ .

(2) Encyclopedia Britanica, Vol. 20 U.S.A. 1964.

راجع تحت مادة « Ship » ص ٢١٠ فصلا مسهبها عن تطور بناء السفن .

وتبلغ الخطورة بالنسبة للسفن الشراعية أثناء هبوب الرياح الموسمية ، التي تمكاد تشل حركة الملاحة فيها بسبب شدة رياحها التي تستمر حوالى ثلث السنة . وكثير من السفن الشراعية قد أجمعت عن الملاحة فيها أثناء هذه الفترة خوفا من الفرق . ولذلك كانت رسوم التأمين على السفن الشراعية التي تسلك طريق قناة السويس عالية إذا ما قورنت بمثيلاتها التي تسلك طريق السكاب . فبينما كانت نسبة التأمين عليها عبر طريق السكاب تتراوح بين  $\frac{1}{4}$  إلى  $\frac{3}{4}$  كانت ترتفع إذا ما اتخذت طريق القناة فتصل إلى  $\frac{1}{10}$  وأحيانا تصل إلى  $\frac{1}{18}$  (١) .

ولهذا نجد أن كثيراً من التجار البريطانيين وملوك السفن أبدوا نظيرة متشائمة بمض الشئ عن التناجج المحتملة للطريق الجديد بالنسبة لمصالحهم الخاصة ، ذلك أن الخسارة الناتجة عن التحول السريع من الشراع إلى البخار أدى إلى انخفاض سريع في رأسمال السفن الشراعية وبطبيعة الحال فإن ملك هذه السفن فشلوا في تقدير هذا المطلب الحقيقي والشرعى للعالم على حسابهم ومصالحهم الشخصية . وهذا أمر طبيعي بالنسبة للتطور التكنولوجى والأحداث المصاحبة له في كل تطور صناعى (٢) .

وقد التفت ملك هولندا لآثر قناة السويس على السفن الشراعية ، فطالب بعمل دراسة تتناول هذا الموضوع وخاصة أهمية أثره على دول شمال أوروبا . وانعقد مؤتمر لهذا الغرض وقام بدراسة لأنواع وحمولات مختلفة من السفن الشراعية والبحارية . فمثلا سفينة شراعية حمولتها ٨٠٠ طن وعدد ركابها ٢٥

(1) Siegfried, Op. Cit., p. 120.

(2) Sargent, Op. Cit., pp. 53—54.

تقطع المسافة من ( Cap Lézard ) بشمال فرنسا إلى مضيق ( Sonde ) — بين جزيرتي سومطرة وجاوه — عن طريق السويس في ٩٠ يوماً . وعن طريق رأس الرجاء الصالح في ٨٤ يوماً أى بفارق ستة أيام . وفي رحلة العودة من مضيق ( سوندى ) إلى ( كاب ليزارد ) عن طريق رأس الرجاء الصالح في ٧٩ يوماً وعن طريق قناة السويس في ٩٠ يوماً بفارق ١١ يوماً . وهكذا فقد أشارت هذه الدراسة إلى أن قناة السويس ليست لها أهمية بالذسية للسفن الشراعية القادمة من شمال أوروبا أو أمريكا الشمالية إلى مضيق سوندى متجهة على سبيل المثال إلى سومطرة وجاوه ومانيل أو الصين أو حائدة مستخدمة طريق القناة . كما درس المؤتمر أيضاً أثر قناة السويس على السفن البخارية ، فوجد أن سفينة بخارية متجهة إلى مضيق سوندى عن طريق الرأس تستغرق ٧١ يوماً وعن طريق قناة السويس ٥٧ يوماً بفارق ١٤ يوماً . ونفس السفينة عائدة من سوندى إلى ( كاب ليزارد ) عن طريق الرأس تستغرق ٧٧ يوماً وعن طريق القناة ٦٠ يوماً بفارق ١٧ يوماً لصالح القناة (١) .

وكانت السفن الشراعية — قبل افتتاح القناة — تُكَوِّن معظم الأسطول التجاري العالمى ، كما ذكرت ، في الوقت الذى كانت السفن البخارية تحتل مراحلها الأولى . بل كانت السفن البخارية تستخدم في نفس الوقت الشراع بالإضافة إلى دواليبها الدافعة ، التى تسمى بالبخار . وقد بلغ عدد السفن في عام ( ١٨٤٦ ) ١١١٢٨ سفينة ، كان من بينها ١٠٢ سفينة بخارية فقط أى بنسبة

---

(1) Fredric de Conink, Le Canal de Suez après l'inauguration.  
Paris 1869. pp. 23—24.



٠.٣٩ / ٠.٠٠ ، وفي عام ١٨٥٥ ارتفع عدد السفن البخارية الى ٢٩١ سفينة بنسبة  
٠.٣٥ / ٠.٠١ .

وإذا نظرنا الى حولة السفن الشراعية الانجليزية في عام ١٨٦٩ نجد انها قد بلغت  
٤,٦٧٧,٢٧٥ طناً في الوقت الذي انخفضت فيه تلك النسبة في عام ١٨٧٩ فبلغت  
٣,٩١٨,٦٧٦ طناً بفارق يقل ٧٥٨,٥٩٩ طناً ، أى ما يعادل ١٧ . / ٠ .  
وبالعكس نجد حولة السفن البخارية الاجمالية المستخدمة عام ١٨٦٩ تساوى  
١,٠٣٩,٩٦٩ طناً قد زادت عام ١٨٧٩ فبلغت : ٢,٣٣١,١٧٥ طناً . أى  
بزيادة قدرها ١,١٩١,١٨٨ طناً أى بنسبة قدرها ١٢٤ / ٠. (٢) .

وشهد النصف الثانى من القرن التاسع عشر تطوراً عظيماً في بناء السفن ،  
فقد أخذت الدول تستخدم البخار في تسيير السفن . فاستخدم في بادئ الامر  
في الملاحة الداخلية وفي الرحلات الساحلية القصيرة . ثم تطور واعتد نشاطه  
ليشمل الملاحة البخارية عبر الاطلس . كذلك شهدت تلك الفترة انحساراً في  
عدد السفن الخشبية لكي تفصح المجال للسفن الحديدية ثم السفن المصنوعة من  
الصلب (٣) .

ومن الغريب أن مسألة بناء السفن بالحديد قوبلت أول الامر باستخارة ووطن

(1) Siegfried, A. Op. Cit. p. 114.

(2) Bulletin Décadaire des assemblées, générales des actionnaires  
1872—1899, Compte de l'exercice 1879. Inventaire general  
au 31. 12. 1879. p. 15.

(3) Day, Clive, Op. Cit. pp. 302—6.

الناس أن بناءها بالحديد قد يجعلها تفرق بالإضافة إلى ارتفاع تكلفتها . ولكن بدأ الحديد يدخل بالتدريج في صناعة السفن البخارية وأخذ يزداد بعد عام ١٨٥٠ كما أن معدل طفو السفن الحديدية يزيد بكثير عن السفن الخشبية وسرعتها كبيرة والسفن الحديدية حمل بضائع ثقيلة ومكالماتها الاقتصادية أقل وسرعتها كبيرة وتحملها كبراً بالإضافة إلى أنها أقل عرضة للحريق . كذلك يمكن بناء أى أبعاد بالحديد بعكس الخشب فحدد بطول خشب أشجارها (١) .

كذلك أدخلت تصميمات على السفن البخارية العابرة للبحر والتي كانت تسهر بضغط البخار المنخفض فأصبحت تستخدم « الضغط المرتفع » بعد عام ١٨٧٠ بكامل قوته لإداره الآلات المركبة المكونة من ثلاثة أو أربع مجموعات من ( السلندرات ) ثم أخذ حجم السفن يزداد باستخدام الصلب الرخيص الذى كان بمثابة ثورة فى فن بناء السفن منذ عام ١٨٧٥ . وكانت تسعة أعشار السفن البريطانية فى عام ١٨٨٠ ما تزال مصنوعة من الحديد ولكن انخفضت النسبة فى عام ١٨٩٠ إلى واحد على عشرين (٢) .

هذا وقد أمكن التغلب على الصعوبات الناشئة عن استخدام الحديد فى بناء السفن مثل مسألة العطف والتوازن وصيانة القاع من الصدأ ، وتصحيح الخطأ فى البوصلة الناتج عن الجذب المحلى . وأثبت الحديد مع الزمن جدارته فى السفن ليطيش أطول فترة من السفن الخشبية . وظن البعض أيضاً أن السفن الحربية

(1) Ibid: p. 306.

(2) Day, C. Op. Cit. p 306; cf.

Roux, C. J., Op. Cit. Tom. 2. p. 309.

الحديدية خطيرة ويمكن بسهولة أصابتها ولكن ثبت خطأ هذا الزعم بعد ذلك (١) .

ويظهر أثر تطور بناء السفن في انجلترا في التقرير المقدم للبرلمان الانجليزي في عام ١٨٧١ فقد تم خلال هذا العام بناء ١٠٢٢ ، منها ٤٨٥ سفينة شراعية اجمالى حولتها: ٦٠,٢٦٠ طناً ، ٥٢٧ سفينة بخارية اجمالى حولتها ٢٣٠,٧٩٨ طناً . وكانت ٥١٠ سفينة قد صنعت من الحديد ، ٥٠٢ صنعت من الخشب (٢) .

وخلال الخمس سنوات التالية ( لعام ١٨٦٧ ) تناقص عدد السفن الشراعية الى أكثر من النصف تقريباً ، كما انخفضت حولتها بنسبة ثلاثة أرباع اجمالى الحولة . بينما نجد العكس بالنسبة للسفن البخارية فلقد ازدادت السفن المبنية خلال الخمس سنوات ( ١٨٦٧ — ١٨٧١ ) الى ما يزيد على النصف وازدادت مجموعة الحولات الى ثلاثة أضعافها (٣) .

ومن المشاكل التي ظهرت نتيجة لاستخدام البخار في تسيير السفن ، مسألة الطاقة وهي الفحم آنذاك ، فكان من الضروري وجود محطات للفحم على طول الطرق الملاحية وخاصة في حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر وجنوب افريقيا وكانت انجلترا تحتكر تجارة الفحم (٤) .

وكانت أما كن النورين بالفحم عن طريق الكاب قليلة ومرتفعة التكاليف ونتيجة لذلك ارتفعت المصاريف الخاصة بتموين السفن بالفحم بالاضافة الى

(1) Encyclopedia Britanica, Op. Cit. Vol. 20 p. 526.

(2) B.D. No. 12, 22. 4. 1879. pp 3—4.

(3) B. D. No. 30, 29. 10. 1872, p. 4.

(4) Bowden & Others, Op. Cit. p. 400.

أن فراغات كبهرة كانت تشغلها أماكن الفحم والاحتياطي، كل ذلك زاد من أسعار التسكفة للسفن البخارية وأصبحت غير مربحة ، أما عن طريق السويس فكانت السفن تملأ بالفحم عن طريق جبل طارق ومالطة وبور سعيد والسويس وعند بأسعار مناسبة . بالإضافة الى توفير الفراغات المشغولة باحتياطي الفحم لكي تستخدم في نقل البضائع . هذا وقد صاحب افتتاح القناة ازدياد في انشاء السفن الحديدية ذات الرفاص للتجارة مع الشرق (١) . وقد أحدث السفينة البخارية بتطبيق الحال ، العالم بوسيلة أكبر وأسرع كثيراً لنقل التجارة العالمية عن طريق البحر أرخص طرق النقل وأمكن للسفينة البخارية السهر في البحر في أى وقت وأى اتجاه دون الاعتماد على الرياح أو التقيد بها مما ساعد على زيادة سرعة حركة التجارة على اتباع طرق أفضر للتجارة البحرية

== قبل افتتاح قناة السويس بلغ سعر الطن من الفحم في إنجلترا ١٠ شلن بينما كان سعره في سقوطة ٦٠ شلن واقتراح البعض تخفيض سعر الفحم خارج إنجلترا بنقله إلى المحيط الهندي وهذا يكلف ١٥ شلن للطن الواحد . كما اقترح البعض الآخر أن يتم نقل الفحم عبر مصر من الاسكندرية للقاهرة عن طريق النيل ثم يحمل بالجمال للسويس . وقد قدرت تكاليف نقل الفحم حتى ذلك الميناء ٣ جنيهات استرليني للطن وكانت السويس مركزاً لتموين بالفحم حيث أنشئت المستودعات الضخمة لتموين السفن البخارية في البحر الأحمر وكانت إنجلترا ترسل الفحم للاسكندرية وينقل منها في قارعة الحمودية وفرع رشيد للقاهرة ومنها إلى السويس حيث تحمل قوافل الجمال . راجع :

Sargent, Op. Cit. p. 44.

(1) Great Canals of the World, O. P. Austin. From the summary of commerce and finance from May 1902.

Treasury of department. p. 4053.



دون إعطاء وزن كبير للصعاب التي كانت تواجه الملاحة الشراعية ، سواء من ناحية الريح أو غيرها .

ولم يقتصر التقدم في بناء السفن البخارية على الجانب الفجاري فقط بل أدى أيضا الى التقدم السريع في بناء السفن الحربية مما كان له نتائج بعيدة المدى بالنسبة للتوسع البحري .

ولقد تحقق الاضطراب المستمر في حركة السفن عبر قناة السويس من نصف مليون طن تقريبا في السنة الأولى للافتتاح الى حوالي عشرة ملايين طن عند نهاية القرن التاسع عشر نتيجة التقدم المستمر في بناء السفن ونفوق البخار على الشراع وتفضيل طريق قناة السويس على طريق رأس الرجاء الصالح (١) .

جانب آخر يهمنا دراسته ولم يحظ بالدراسة من المهتمين بدراسة قناة السويس ألا وهو ظهور شركات ملاحية عديدة بعد افتتاح قناة السويس سواء سواء في الدول الواقعة على حوض البحر المتوسط أم روسيا أم دول غرب أوروبا وانجلترا وحكومة الهند . كل تلك الشركات كانت لها دور كبير في الأحداث القادمة المتعلقة بالصراع حول استغلال قناة السويس .

فاذا نظرنا إلى حركة الملاحة في القناة عام ١٨٧٠ م نجد أن ٤٨٦ سفينة قد عبرت القناة وكان ترتيب الدول من حيث عدد السفن المارة بها كما يلي : انجلترا — فرنسا — مصر — النمسا — تركيا — إيطاليا — اسبانيا — هولندا —

---

(١) Roux, J., Op. Cit. T. 2 p. 309

أمريكا — الدانمرك — اليونان — البرتغال — روسيا — زنجبار (١) وفي  
العام التالي عبرت القناة ٧٦٥ سفينة كان ترتيب الدول حسب أهميتها كما يلي :  
انجلترا — فرنسا — النمسا — إيطاليا — تركيا — مصر — روسيا —  
إسبانيا — روسيا — هولندا — بلجيكا — البرتغال — الدانمرك  
والنرويج (٢) .

ولم تكن الشركات الملاحية بمعزل عن حكوماتها ، بل كانت في بعض  
الأمم لها سلطات قوية على حكم ذلك العصر . فإذا نظرنا على سبيل المثال إلى  
شركة الهند الشرقية التي أسست في عهد الملكة إليزابيث نجد أنها لم تصبح فقط  
شركة تجارية كبيرة ولسكنها استطاعت من مقرها في شارع Leadenhall ،  
في لندن أن يتحكم مجلس الإدارة في الإمبراطورية . وأصبحت تجارة أوروبا مع  
الشرق الأقصى في أيديهم بصفة أساسية وأسسوا أساطيلاً تجارية وكانت سفنهم من  
أدق وأحسن السفن صناعة وتصميماً في ذلك الوقت وهم السلف للنخطوط الملاحية  
الحديثة (٣) . وكانت تلك الشركة تؤيد مشروع قناة السويس وأعلن مجلس

---

(١) وتفصيل عدد السفن كالآتي : ٣١٤ إنجليزية ، ٧٥ فرنسية ، ٣٣ مصرية ، ٧٦  
نمساوية ، ١٧ تركية ، ١٠ إيطالية ، ٥ إسبانية ، ٢ هولندية ، ١ أمريكية ، ١ يونانية ،  
١ برتغالية ، ١ روسية ، ١ دنماركية — راجع :

Bulletin Décadaire No. 6, 22. 2. 1872. p. 2:

(٢) وتفصيلها : ٥٠٢ سفينة إنجليزية ، ٦٦ فرنسية ، ٦٣ نمساوية ، ٤٧ إيطالية ،  
٣١ تركية ، ٢٢ مصرية ، ٧ ألمانية ، ٥ إسبانية ، ٥ روسية ، ٥ هولندية ، ٤ بلجيكية ،  
٢ برتغالية ، واحدة لكل من الدانمرك والنرويج — انظر المرجع السابق نفس الصفحة .

(3) Evan, Alfred Dudley : Transport, its history and economic  
London 1946, pp. 74—75.

إدارتها أنه يشعر دائماً باهتمام كبير ورغبة أكيدة في نجاح أي مشروع يمكن أن يسهل وسائل الإنصال بين بريطانيا العظمى وبين الهند . وكذلك أيدت شركة ( Peninsular and Oriental Steam Navigation ) مشروع قناة السويس (١).

وهنا نجد أنفسنا أمام فؤاة مهمة للتجارة الامبريالية منها صناعة بناء السفن والمراجل البخارية تقوم بها مؤسسات كبيرة وراءها رأسمال ضخم ويشرف عليها أشخاص يدركون تمام الإدراك فؤائد النفوذ السياسي للأغراض التجارية وهم يحبذون سياسة التوسع لأنهم يستفيدون منها . ولصناعة السفن مصلحة واضحة وأكيدة تجعلها في صف الامبريالية ، ويتضح هذا في مطالبة مصانع السفن بتنفيذ سياسة تقديم الإعانات لها من قبل الدولة لكي تسهم في صناعة السفن البريطانية وفي سلامة الامبراطورية والدفاع عنها (٢)

فقبل افتتاح قناة السويس كان هناك خطان ملاحيان (١) خط P&O البريطاني و(٢) المساجيري مارitim الفرنسي ( Messageries Maritimes ) ، وكان لهما النفوذ الأكبر في حوض البحر الأبيض والبحر الأحمر (٣) . ولكن بعد افتتاح قناة السويس سارعت كثير من الدول المستفيدة من هذا الممر الملاحي العالمي بإنشاء خطوط ملاحية جديدة لنقل بضائعها مباشرة بدون وسيط أو الاعتماد

(1) Hoskins, British Routes, Op. Cit. pp. 314—5.

وأنظر أيضا : ابراهيم صقر : المستقبل الاقتصادي لقناة السويس .

(٢) هوبسون ، الامبريالية - ترجمة عبد الكريم ، سلسلة - كتب « الفكر السياسي الاشتراكي » ، القاهرة بدون تاريخ - ص ٥٦ - ٥٧ .

(3) Great Canals, Op. Cit: p. 4053.

على خطوط ملاحية أجنبية . وسارعت شركات ملاحية عديدة إلى تحويل مسار خطوطها لتمر عبر القناة إلى الشرق الأقصى كما سارعت في نفس الوقت إلى زيادة عدد رحلاتها وكذلك عدد سفنها . وهكذا ظهرت مصالح اقتصادية ضخمة بين الشركات الملاحية .

فبالنسبة للشركات الملاحية البريطانية نجد كبرى تلك الشركات آنذاك وهي شركة ( P & O ) وقد استفادت من افتتاح قناة السويس ، وأصبحت تملك سفناً عديدة وأحواضاً كثيرة ومستودعات في إنجلترا وكلكتا وبمباي وسنغافورة وهنچ كنج وإسترااليا<sup>(١)</sup> . وأخذت الشركة في إنشاء خطوط ملاحية منتظمة بين البندقية وبرنديزي ( Brindisi ) ومصر وعبر قناة السويس إلى بمباي ومدراس وكلكتا عبر المحيط الهندي وإلى ملبورن وسدني بإسترااليا ، وعبر خليج البنغال خلال مضائق مالقا ( Malacca ) إلى هونج كونج وشنغهاي وبوكوهايا . حيث ربطت بالخط الملاحى للسفن البخارية الأمريكية :— American Pacific

(١) ومؤسس هذه الشركة كل من Anderson & Willcox وبده بخط ملاحى منتظم مع شبه جزيرة اميريا مع البرتغال واسبانيا وقام بنقل البريد من ايرلندا الى مملكة اسبانيا وسميت الشركة أوله الأمر باسم Peninsular Steam Navigation ثم حصلت الشركة على أحقية نقل البريد الحكومى من إنجلترا للاسكندرية ولكن الجانب الهندى ظل بدون حل والرسائل التى تحملها شركة الهند الشرقية فيما بين السويس وبمباي لم تكن مناسبة ولكن نجحت شركة P & O فى سبتمبر ١٨٤٢ فى بدء رحلات بخط ملاحى منتظم بين كلكتا ومدراس وسيلان والسويس . وجاء فى العقد الموقع بين الشركة والحكومة البريطانية فى ١ يناير ١٨٥٣ أن تقوم الشركة بنقل البريد مباشرة بين إنجلترا والاسكندرية والسويس وكلكتا وهونج كونج وسنغافوره وسيدنى ستة مرات فى السنة . راجع :

Hurd, Archibald, The sea traders London, 1922, pp.



Steam - Ship (١) . كذلك استحوذت تلك الشركة على حركة نقل الركاب الى الهند والشرق الأقصى (٢) . وأخذت الشركة تصرّحاً من الحكومة عام ١٨٧٤ م باستمرار نقل الخدمات البريدية عبر قناة السويس ، ونتيجة لاختصار الطريق فإن وزراء حكومة جلالة الملكة طلبوا تخفيض الإعانة المالية السنوية المقدمة للشركة نتيجة لاستفادتها من اختصار الطريق . في مقابل استمرار إعطائها امتياز النقل عبر القناة وتنظيم رحلاتها بعبور سفينتين كبيرتين في القناة اسبوعياً بالإضافة إلى سفينة أخرى أسبوعياً من البندقية إلى بمباي . وجاء في التقرير المقدم للجمعية العمومية لحلة أسهم قناة السويس ما يؤكد زيادة نشاط شركة P & O خلال السنوات الثلاث لافتتاح قناة السويس ( ١٨٦٩ - ١٨٧١ ) زيادة عظيمة ، حيث عبرت ٧٥ سفينة من سفن الشركة للقناة في عام ١٨٧٤ بلغ إجمالي رحلاتها تسعين ألف طن (٣) .

هذا وقد ظهرت خطوط ملاحية بريطانية جديدة ربطت إنجلترا وأوروبا بالهند والشرق الأقصى ومن تلك الشركات الجديدة شركة (City Line) ربطت

(١) المصدر السابق ص ١٧٩ - ١٨٠ ويذكر المؤلف أن رأسمال الشركة بلغ ٤ ملايين جنيه وعدد المساهمين ٢٠٠٠ ولم يذكر السنة - وربما يكون سنة تأليف الكتاب وهو عام ١٩٢٢ .

(٢) بلغت مجموع حولة سفنها الصافية ثلاثة ملايين طناً وقد قدرت بحوالى  $\frac{1}{4}$  من مجموع حولات السفن العابرة للقناة - قات بها تلك الشركة - أنظر :

Hardy, A. C., Seaways and Sea Traders, London, 1927, p. 70.

(3) Bulletin Décadaire, No: 130 - 2 Aout, 1875, p. 5,

بين ليفربول وكلكتا وأضافت أربع سفن جديدة لأسطولها كذلك الخط الملاحي (Mensuelle Henderson Line) يربط جلاسجور برانجون وكذا الخط الملاحي (Ocean Steamship Company) الذي حول الخدمة النصف شهرية فيما بين ليفربول والصين الى خدمة أسبوعية (وأضافت سبع سفن جديدة لأسطولها) وخط (Anchor Line) الذي يسير من جلاسجور الى بمباي (أضاف خمس سفن) والخط الملاحي (The British India Steam Navigation Co.) قد مد خدماته الملاحية لتشمل كلكتا وكراتشي والخليج العربي (وأصبح مجموع سفنه عشر سفن). وكذلك خط (Harrison Line) الذي أنشأ خطاً ملاحياً منتظماً الى كلكتا. وخط ملاحى جديد باسم (The Star Line) الذي ينظم خدمات بمائة. والخط الملاحي (The Hall Line) الذي يخصص أربع سفن للخدمة فيما بين ليفربول وبمباي. كذلك الخط الملاحي (Clan Line) من ليفربول الى بمباي وكلكتا. وخط ملاحى باسم (Anchor Line, Wilson-Line) أيضاً من ليفربول الى بمباي. وخطا (Ben Line, Glen Line) من انجلترا الى الصين. والخط الملاحي (Persian Gulf) للخليج العربي، وخطوط:

Victorian Line	— ١
Thames and Merrey Line	— ٢
Anglo Australasian Co. للعمل مع استراليا (١)	— ٣

(1) Bulletin Décadaire No. 130, pp. 4-5, 2 Aout 1875,

Ibid, No. 163, 2 July 1876 p. 3

Ibid, No. 341, 12 Juin 1884 pp. 4-5 : وأيضاً :

No. 448, 2 Juin 1884 p. 633. : والعدد :

أما بالنسبة لفرنسا فقد أراد التجار الفرنسيون حتى قبل إفتتاح قناة السويس وذلك في عام ١٨٤٤ إنشاء خط ملاحى جديد منتظم بين مرسيليا واسكندرية ليتنافس خط الملاحة البريطانى الذى يسير من موانى إنجلترا الى الاسكندرية ماراً بمالطة . ولم يعارض محمد على فى إنشاء هذا الخط البحرى لأنه يجعله أقل اعتماداً على سفن شركة ( P & O ) البريطانية فى عمليات الاستيراد والتصدير<sup>(١)</sup> . وبعد إفتتاح قناة السويس للملاحة أصبحت بمبائى تسنورد بضائعها من فرنسا مباشرة وليس هناك أرقاماً ملحوظة فى واردات بمبائى من فرنسا سوى الخور والمشروبات الروحية وهذه كانت تصل إليها على أساس أنها مصنوعات بريطانية لأن فرنسا تصدرها لإنجلترا وهذه بدورها تعيد تصديرها للمند على أساس أنها مصنوعات بريطانية إلا أنه بعد إفتتاح خط ملاحى مباشر يربط بمبائى بموانى فرنسا على البحر المتوسط تغير الوضع لصالح المنتجين والتجار الفرنسيين<sup>(٢)</sup> .

ومن كبريات الشركات الملاحية الفرنسية فى حوض البحر الأبيض المتوسط شركة : ( Compagnie des Messageries Maritimes ) التى قامت بزيادة عدد سفنها بعد إفتتاح القناة لتقوم بالخدمة فسيا بين موانى فرنسا واستراليا ونيو كاليدونيا وقد قامت هذه الشركة برفع قضية ضد قناة السويس فى مسألة رسوم المرور<sup>(٣)</sup> . ومن الخطوط الملاحية الفرنسية الجديدة التى أنشئت بعد إفتتاح قناة السويس نجد شركة :

١ — « La Ligne Francaise » التى ربطت مرسيليا بسواحل شرق

(١) عبد العزيز الشناوى - قناة السويس والنهات السياسية - ص ٤٤ .

(2) Bulletin Décadaire, Op. Cit. No. 101, 12.10.1874 p. 2.

(٣) أنظر الفصل الخامس بمسألة رسوم المرور .

أفريقيا وتكونت من ٤ سفن .

٢ - وشركة . « Compagnie Havraise » ، من المهاجرين إلى الهند الصينية  
( Cochinchine ) .

٣ - وشركة : « Compagnie Fraissinet » ، أيضاً للعمل مع الهند الصينية

٤ - وشركة : « Compagnie Nationale de Marseille » ، للعمل كذلك  
مع الهند الصينية .

٥ - وشركة Mesmier et Cie للعمل مع الخليج العربي .

٦ - وشركة : Compagnie Commerciale Française de Transport

٧ - وشركة : Compagnie Française Steamers de Quest وذلك  
حتى ميناء بمباي (١) .

كذلك كانت قناة السويس بالنسبة للموانئ الإيطالية فرصة في نظر رجال  
التجارة لاستعادة عظمتها التجارية التي أفقدتها بكشف الطريق البحري . حول  
رأس الرجاء الصالح في نهاية القرن الخامس عشر . فوجد غداة افتتاح قناة السويس  
للملاحة ، أن الحكومة الإيطالية قد شكلت لجنة من أشخاص متخصصين  
لدراسة مسألة الخطوط الملاحية البريدية التي تساهم فيها الدولة ، وكذلك الاتفاقيات  
المبرمة بين الحكومة والشركات الملاحية التي تقوم بالخدمة بين الموانئ الإيطالية  
المختلفة والتي ينتهي عقدها عام ١٨٧٧ م . ومن بين تلك الاتفاقيات اتفاقية مع

---

(1) B. D. , No. 163 , Août 1876 p. 3, Cf. No. 341, 12 Juin  
1881 pp 4-5, No. 448, Juin 1884 p. 633.

شركة P & O التجارية والتي اسندت اليها الحكومة البريطانية عملية نقل البريد من الهند مرة بايطاليا أقصر طريق إلى إنجلترا ، وكانت مساهمة الحكومة الإيطالية باستثمار هذه الشركة الأجنبية نتيجة لحاجة الحكومة الملحة في افتتاح طريق — دون أدنى تأخير — يربطها بالهند . وذلك حتى تصبح البندقية أهم موانئ إيطاليا وكذلك أكبر مستودع تجاري في البحر الأبيض . وقد أعلنت الحكومة الإيطالية بأنهم ستمسح لشركة P & O بمواصلة رسو سفنها في ميناء البندقية حتى في حالة انقطاع مساهمتها فيها . هذا وقد أخذت الحكومة الإيطالية تزداد اقتناعاً بأنه قد جاء الوقت لكي تقولي فيه الشركات المسلحة الإيطالية الاستعداد بكافة قواها للوقوف بحمل شركة P & O . فإذا ما امتنعت شركة P & O عن الرسو بالبندقية عندئذ فإن شركة « Rubattino » الإيطالية — وهي كبرى الشركات المسلحة الإيطالية — تستطيع وبسرعة ربط هذا الميناء بالخط الملاحي الكبير إلى بمباي . وأثبت الخط الجديد أهميته ، فقد نقلت الشركة الإيطالية عام ( ١٨٧٢ ) تسعة آلاف طن من البضائع وارتفع هذا الرقم إلى خمسة عشر ألف طن في العام التالي ثم ازداد إلى تسعة عشر ألف طن عام ( ١٨٧٤ ) ولذا فإن هذا للخط الملاحي انتظم بصفة دورية شهرياً ، وتقدر الحركة التجارية بين الموانئ الإيطالية وبمباي بملايين الجنيهات . هذا بالإضافة إلى أن اضطراب نمو وتطور الحركة التجارية الدولية جعل من الضروري قيام رحلات عديدة بين إيطاليا والهند (١) .

(١) إن الصادر والوارد مع ميناء بمباي حوالي ٦٤١٥ طناً أقيمتها ١٠٠٥ مليون فرنك ( من موانئ ليفورنو Livorno ١١٠٠ طن وميناء ناهلي ٣٧٠٠ طن بها قيمته ١٠٠٠٠٠٠ فرنك ) وصدر من تلك الموانئ عام ١٨٧٤ إلى بمباي ٢٢٧٤ طن بضائع ومن بمباي إليها يبلغ ٩ مليون فرنك . أنظر :

وقد تقدم وزير الأشغال العامة الإيطالي لمجلس النواب الإيطالي في جلسة  
١٨٧١ ديسمبر بمشروع اتفاقية بين الحكومة وشركة الملاحة الإيطالية  
Rubattino لمد خدماتها من موانئ إيطاليا إلى مصر والهند (١) . كذلك نجد  
الخط الملاحي الإيطالي Rubattino يقوم بنقل طرود التبغ من ميناء مرسيليا  
وبوردو Bordeaux إلى بجاي (٢) . هذا وقد نشرت جريدة ( La Nazione )  
الإيطالية عن المشروعات الإيطالية الجديدة ( بخصوص استغلال قناة السويس )  
إنشاء خط ملاحى جديد باسم : « Messageries Maritimes Italiennes »  
برأسمال قدرة عشرة ملايين فرنك وبأسطول تجارى يسهر بالبواخر من الطراز  
الأول وبهذا الأسطول يمكن ربط موانئ إيطاليا ( جنوا والبندقية ) والموانئ  
الأخرى - بالهند والصين وأستراليا عبر قناة السويس - وأضافت الصحيفة ،  
أنه قد يساهم أمريكيون في رأسمال بناء سفن تلك الشركة ، وأنه سيكون في مقدور  
هذه الشركة إعادة الموانئ الإيطالية لهظمتها القديمة (٣) .

وفي جنوا أسست شركة Lloyd Italian ، والتي لم تكن تملك سوى  
سفينتين (٤) قامت بافتتاح أول خط ملاحى من إيطاليا إلى الصين وأخذت سفنها  
تزداد عاماً بعد عام في هذا الخط (٥) .

---

(1) B. B. Le Canal de Suez, N° 3, 22. 1. 1872 p. 4.

(2) Ibid. No. 101, 12—10—1874 p. 2.

(3) Ibid. No 34, 2. 12. 1872 pp. 4—5.

تقلا عن جريدة ( La Nazione ) الإيطالية والتي نقلت بدورها عن الجريدة الأمريكية:  
New-York Daily Bulletin.

(٤) هما السفينة Livorno والسفينة Firenze ثم اشترت سفينة ثالثة Glensannoux

(5) B. Décadaire Op. Cit. No. 12, 22. 4. 1872 pp. 2—3,  
No. 163, 2. 7. 1876 p 2.

وبطبيعة الحال فقد فتحت قناة السويس المجال لإيطاليا لإنشاء مستعمراتها الصغيرة في «عصب» على سواحل البحر الأحمر قبيل الاحتلال الإنجليزي لمصر. وكانت إيطاليا تعقد الأمل على مستعمرة «عصب» لخلق محطة بحرية لها قيمتها بين أوروبا والشرق الأقصى ولإنشاء مركز تجارى يتصل بالعيشة ولخلق قاعدة للتوسع السياسى والاقتصادى عندما تحين الفرصة . (١) فقد كانت شركة رويانزو الإيطالية تمتلك هذا الخليج منذ عام ١٨٧١ (٢) لكن الحكومة الإيطالية استولت عليه فى عام ١٨٨١ وأخطرت الحكومة البريطانية فى نفس الوقت بذلك ولم تثر بريطانيا معارضة أمام إيطاليا فى هذا الشأن (٣) .

أما النمسا فقد تعلمت من الأخرى للاستفادة من هذا الطريق المائى الجديد، فوجد قنصل النمسا فى السويس يصرح بأن البضائع النمساوية مثل الأقمشة القطنية والحديد والصلب والمواد المختلفة مثل الحبال والصابون والدقيق والبسكويت والسكرحول إلى غير ذلك، من الممكن أن نجد لها مخرجا سريعا ومستمرأ إلى البلاد الواقعة على سواحل البحر الأحمر . لذلك يجب إنشاء علاقات تجارية مع تلك الدول . وتعلق الصحيفة الإيطالية التى أوردت هذا التصريح، أن على إيطاليا التى لديها الكثير من المنتجات المذكورة، غزو تلك الأسواق التى ستكون بمثابة مخرج جديد للمنتجات الإيطالية (٤) .

(١) جلال يحيى - سواحل البحر الأحمر والتسلط البريطانى على مصر - لجنة الدراسات الأفريقية سنة ١٩٦٠ المكتبة الأمريكية ص ٦٩ .

(2) Corce, Benedetto, *Histoire de L'Italie contemporaine* (1871-1915) Paris 1929, p. 139.

(3) Granville to Paget, 9.3.1881 Parl. P. Egypt. No. 15 (1882) Nos. 18, 17.

(4) B.D., *Le Canal de Suez* No. 30, 22.10.1872 p. 3.

فالامبراطورية النمساوية كان لها ميناء تريستا على البحر الادرياتي منفذها التجاري على البحر الابيض المتوسط وكان هذا الميناء يرتبط بخط جديدي من فيينا حتى تريستا . لهذا كانت النمسا من المهتمين بحرية الملاحة في نهر الدانوب كرابط رئيسي يربطها ببقية دول العالم وكان النهر يحمل التجارة أكثر من الخط الجديدي (١) .

ومن الشركات الملاحية النمساوية الجديدة نجد شركة «Lloyd Austrichien» التي نقلت البضائع من ميناء البندقية الى الهند خلال عام ١٨٧١ بما قيمته ٦٠٠.٠٠٠.٠٠٠ فرنكا (٢) .

ونجد أن حكومة النمسا تقدمت الى الرايخستاج (Reichstag) باقتراح من أجل جعل تريستا ميناءاً حراً، كما تسلمت شركة (اللويد النمساوية) للملاحة البحرية أعانة مالية من الحكومة لإنشاء خطين ملاحيين جديدين الى بمباي وريودي جانير (٣) وأصبحت شركة (Lloyd-austro Hongroise) النمساوية من كبرى الشركات للملاحة النمساوية وازداد عدد سفنها عاماً بعد عام لتربط ميناء تريستا بميناء بمباي والهند وهو نج كونج (٤) .

كذلك نظمت الشركة الاسبانية للملاحة : (La Ligne Espagnole) خطاً ملاحياً فيما بين ليفربول — برشلونه — مانيير وتزايدت سفنه عاماً بعد

(1) Taylor, A.J.P., The struggle for Mastery in Europe p. 228.

(2) B.D. Le Canal de Suez No. 6, 22—2—1872. p. 3.

(3) Ibid. No. 5, 12-2-1872 p. 2.

(4) Ibid. No. 30, 2-8-1875 p. 4; No. 341, 12-6-1 1 p. 4.,

No. 448, 2-6-1884 p. 633



طام وأنى بنتائج عظيمة . وكانت هناك شركة ملاحية جديدة في دور التكوين  
لتربط برشلونة مباشرة بالغالين . كذلك خط/ملاحى باسم (Marquis de Comp)  
من ليفربول — أسبانيا — الغالين (١) .

أما روسيا فقد استغادت أيضاً من افتتاح قناة السويس ، فذكرت جريدة  
( Osservatore Triestino ) النمساوية ، بأن روسيا تنظر بعين الاهتمام  
لقناة السويس ، فعلى الرغم من عدم مساهمة روسيا في مشروع قناة السويس  
واتخاذها منه موقفاً سلبياً — نظراً لحساسية إنجلترا للمشروع وتأيد فرنسا  
له — إلا أنه بعد أن أصبحت قناة السويس واقعاً ، قامت روسيا بدراسة  
ما يمكن أن تستفيد منه هذه القناة من حيث إختصارها للمسافات .

فقناة السويس لم تكن ذات نفع فقط لإنجلترا وفرنسا وإيطاليا والنمسا مع  
الهند والشرق ، بل هى أيضاً ذات نفع وفائدة أكبر بالنسبة لميناء أوديسا الروسى  
الواقع على البحر الاسود ، إذ جعلت قناة السويس من ميناء أوديسا أقرب  
ميناء للشرق الأقصى بالمقارنة مع البلاد المذكورة . وأصبحت أوديسا الميناء  
المفضل للتجارة مع الشرق الأقصى . فالسفينة التى تغادر ميناء أوديسا متجهة  
الى الصين عبر قناة السويس توفر ٥٠٠ ميلاً عن سفينة أخرى تقوم من  
ميناء مرسيليا و ٢٠٩٠ ميلاً أقل من سفينة تقوم من ميناء ليفربول .  
ففى الوقت الذى يصبح فيه ميناء أوديسا بعد فتح قناة السويس الملاحية — الميناء  
الأوروبى الأكثر قرباً للصين واليابان — فإنه عن طريق استخدام الطريق القديم  
هو جبل طارق وطريق رأس الرجاء الصالح يكون أكثر الموانئ تطرفاً وبعداً .  
وهكذا تلتهمز روسيا الفرصة المتاحة لموقع ميناء أوديسا بعد فتح قناة السويس

(1) Ibid. No. 5, 12.2.1872, p. 2 No. 163, 2.7.1876 p; 3  
No. 448, 2-6-1884 p. 633.

لتقوم بإنشاء خط ملاحى وشركة ملاحية لها سفن منتظمة لربط أوديسا بالشرق الأقصى واليابان والصين وفلاديفوسنك. وقدرت تكاليف تدعيم هذا الأسطول بمبلغ ٨٠٠.٠٠٠ روبل (أي ما يقدر بحوالى ثلاثة ملايين ومائتى ألف فرانك) (١). وهكذا أدى افتتاح قناة السويس إلى تحويل مسار بضائع هامة مثل القطن المشعور للروسيا والذي كان يصل أولاً لإنجلترا لتصنيعه ثم إعادة شحنه ثانية إلى «سانت بطرسبورج». ولكن بعد فتح قناة السويس للملاحة نجد أن بضائع الهند تصل لميناء أوديسا مباشرة عبر قناة السويس. ومن أوديسا إلى موسكو وفى هذا تقصير للمسافة وسرعة فى الوقت وتكلفة أقل (٢).

هذا وقد قام مندوبون روسيون بالبحث فى إنشاء خط ملاحى مباشر فيما بين يوكوهاما وشنغهاي وأوديسا وقاموا فعلاً بإنشاء خط ملاحى كبير بسفن بخارية (٣). هذا بالإضافة إلى ازدياد حركة النشاط بين روسيا ومستعمراتها فى أمور (Amour) وجزيرة «سخالين» (Sakhalin) وكان من نتيجة ذلك أن أضيف ما يزيد عن عشرين سفينة بخارية لخدمة هذا النشاط الجديد ، مستقلة فى خدمتها عن الأسطول التجارى الأهلى : « Plotte Nationale » . وهذا أدى بطبيعة الحال إلى زيادة عدد سفن هذا الخط المتجه للشرق الأقصى عبر قناة السويس (٤).

(1) Buletin, Décadaire. No. 14, 12 Mai 1872 p. 4.

(2) Ibid. No. 3, 22 Janvier 1872 p. 3.

وراجع أيضاً : الوقائع المصرية عدد ١٥ يناير ١٨٨٧ جريدة رقم ٦ من ٤٧ ( وهو ضمن مجلد بمكتبة بلدية الاسكندرية عام ١٨٨٧ - ١ ص ٤٧ ) .

(3) Bullet. Décadaire, C. S. No (1) 1.1.1872 p. 1.

(٤) تم استيلاء روسيا على إقليم أمور عام ١٨٥٨ وعلى جزيرة «سخالين» ١٨٥٣

راجع كتاب :

ومن الخطوط الملاحية الروسية يُجد الخط الملاحى :

“La Compagnie Russe de Navigation à Vapeur et de Commerce”

وقد زاد هذا الخط رحلاته إلى بمباى وسمتين (١) .

ولم يقتصر أثر قناة السويس فقط على دول حوض البحر المتوسط بل شمل أيضاً الجزر الهامة الواقعة فى الطرق الملاحية فانفذت أوامرت النظارير الرسمية الصادرة عن حركة الملاحة البحرية فى جزيرة مالطة عام ١٨٧١ م زيادة كبيرة فى عدد السفن التى دخلت موانى مالطة التى كانت محطة هامة للتموين بالفحم، وهذه الزيادة الضخمة ناتجة عن إزدياد السفن البخارية وإزدياد سرعتها وإقبالها على الإنجاء نحو شرق البحر المتوسط بعد فتح قناة السويس لعبورها (٢) .

وهكذا أدى لإفتتاح قناة السويس إلى تغيير المركز الإستراتيجى والتجارى لجزيرة مالطة فقد تزايدت السفن التجارية البريطانية التى أخذت تسلك الطريق الجديد إلى الشرق فعوز ذلك من أهمية مالطة ليس فقط كميناء للزيارة ومحطة للتموين بالفحم ولكنه فى نفس الوقت كمركز من مراكز القيادة Head quarters

= Alexis Krause, Russia in Asia; 1558 - 1899 London 1899.  
p. 246., Bulletin Décadaire, Le Canal De Suez No. 341, 12  
Juin 1881 p. 5.

(1) B. D. No. 163, 2 - 7 - 1876. p. 2.

(٢) دخل جزيرة مالطة عام ١٨٧١ ١٠٠ سفينة حربية بخارية ، ١٢ سفينة شراعى وبخارى ، ١٧٣٣ سفينة بخارية بلغ اجمالى حولتها جميعا ١٦٤٨٩٠٣٦٢ طن بالإضافة الى ٢٩٤٧ سفينة شراعية حولتها ٥١٨٠٩٨٠ طن . ومجموع هذه السفن يبلغ ٤٦٨٠ سفينة مجموع حولاتها ٢٠٠٨٣٤٢ طن ، وفى العام السابق ١٨٧٠ لم يصل مجموع السفن التى دخلت موانى مالطة من ٣٩١٢ سفينة اجمالى حولاتها ١٥٠٤٣٤٠ طن - أنظر :

Bulletin Décadaire de Canal de Suez No. 5, 12 - 2 - 1872 p. 2.

للاسطول البريطاني لحماية السفن البريطانية . وتدعيم مركز إنجلترا وسيادتها على البحر الأبيض المتوسط . وسعت بريطانيا إلى توسيع وتعميق موانئها ، العلة لتسمح بمرور السفن في أمان . وكذلك الإسراع في بناء الأحواض الجافة للأغراض التجارية لمقابل الزيادة في السفن الوافدة على الجزيرة وتقديم خدمات الإصلاح والصيانة لهذه السفن . هذا بالإضافة إلى الأغراض العسكرية . وهكذا فإن إختراع السفن البخارية بالإضافة إلى إفتتاح قناة السويس ساهم في رخاء هذه الجزيرة (١) .

وإذا إنتقلنا إلى غرب أوروبا نجد إهتماما كبيرا بقناة السويس لا يقل عن دول البحر المتوسط ، فألمانيا كانت إهتماماتها التجارية المباشرة مع الشرق قليلة الأهمية ولم تزدهر إلا في الثمانينات من هذا القرن عندما بدأ نمو حركة الاستعمار الألماني خصوصا مع شرق أفريقيا . فقد كان النشاط التجاري والتبشيري الألماني في شرق أفريقيا واضحا قبل إفتتاح قناة السويس وكان لانتهاء الحرب البروسية الفرنسية أثرها في توجيه النشاط التجاري الألماني إلى شرق أفريقيا ومن مظاهر هذا النشاط تحويل قنصلية دول الهانزا في زنجبار في سنة ١٨٧٠ إلى قنصلية تمثل إتحاد شمال ألمانيا ، ثم تحولت في سنة ١٨٧٩ إلى قنصلية الإمبراطورية الألمانية (٢) . ولكن مع ذلك نجد ألمانيا قد أعطت إهتماما بقناة السويس يسبق هذه الفترة . ففي عام ١٨٧٢م يجتمع مجلس إدارة الشركة الملاحية الألمانية :

( Compagnie Allemande de Navigation à vapeur )

(1) Laferla, A. U., British Malta, Vol I. pp. 273 - 274.

(٢) سمع زغلول عبده - الاستثمار البريطاني في كينيا (١٨٥٦ - ١٩٢٣) .

رسالة ماجستير غير منشورة من كلية الآداب الاسكندرية عام ١٩٦٤ . ص ٤٩ .

## ١٠٨

في هامبورج للقيام بدراسة مسألة الاستفادة من قناة السويس كطريق ملاحى سريع ، وأشار أنه في بداية تكوين الشركة كان الهدف منها بناء سفن ذات أبعاد عادية تعمل فيما بين الموانى الاوربية المختلفة . ولكن عند تدشين السفينة الاولى للشركة : ATALANTA عرضت على الشركة عمليات شحن بحرية إلى سنغافورة والصين عبر قناة السويس . وقبلت العرض على الفور بدون تردد وشجعهم تلك الظروف على بناء باخرة أخرى « L'Olympia » ، وكان ذلك دافعا للشركة على إنشاء خط ملاحى منتظم مع الشرق الأقصى . ولم تتمكن سفن الشركة بادى الامر من أخذ بضائع سوى من موانى بينانج « Penang » وسنغافورة وهواج كونج وشنغهاي . وقد انتهى مجلس الإدارة من ترتيبات تحديد « النولون » إلى موانى الشرق الأقصى بتعريفة مباشرة . وقد استقر رأى مجلس الإدارة على شراء سفن ذات أبعاد كبيرة لتلبية إحتياجات الحركة الملاحية المتزايدة . هذا وقد قام مجلس الإدارة بدراسة وحساب مسألة لإرتفاع سعر الفحم وكذلك رسوم المرور بقناة السويس وقدرت تلك الإضافات بما لا يقل عن ١٢٠ ألف مارك في العام . واستقر رأى مديري الشركة على أنهم سيستهنزون فرصة الاجتماع القادم الذى سيعقد إما بالقاهرة أو بالإستانة لدراسة مسألة رسوم المرور بقناة السويس والذى ستكون المازيا بمثابة فيه ، عندئذ يمكن دراسة مسألة أثر رسوم المرور فى تخفيض مصروفات الشركة (١) .

وظلت هذه الشركة الملاحية الالمانية Deutsche Dampfs chiff Reederei حتى الثمانينات هى الخط الملاحى الذى يخدم فيما بين هامبورج وشنغهاي بأسطول

(1) B. D. No. 44, 12 Mars 1873 p. 4, et No 12 22 Avril 1873 p. 3,

قدومه ثمان سفن تمر عبر قناة السويس. وفي عام ١٨٨٢م تم إنهاء شركة المانوا:  
Hansa Compagnie بخط ملاحى يمر عبر قناة السويس، لاستيراد الجوت.  
ونخط آخر باسم (Sloman Linie) للخدمة مع استراليا. وفي هذه السنة  
(١٨٨٢) بلغ إجمالى السفن الألمانية العابرة لقناة السويس نسبة ٣٠٪ من إجمالى  
حركة السفن الأخرى ولكن مع نمو حركة الاستعمار الألمانى مع شركة أفريقيا  
لإزدادت السفن الألمانية العابرة للقناة فشلا فى عام ١٨٨٦م تفتتح شر  
(Norddeutscher Lloyd) خدمة برىدية مع شرق أفريقيا واستراليا (١).

وبطبيعة الحال أدى تطور نمو حركة الملاحة البحرية الألمانية إلى حسد وقلق  
فرنسا، ونجد ذلك على صفحات الصحف. فلقد أثارت الصحف الفرنسية مسألة  
أثر توحيد ألمانيا وإيطاليا للجهودهما فى مسألة تخفيض التعريفات الجمركية بينهما.  
ورأت الصحف فى ذلك محاولة للقضاء على هيمنة مرسيليا وحرمانه من التجارة  
العابرة التى ظلت تشرى الميناء قرابة قرنين. وتورد الجريدة الفرنسية أنها قد  
نشرت من قبل مقالا بعنوان: (شركة صناعية ألمانية ضد فرنسا) أوردت فيها  
فقرة من كتيب نشر فى برلين بخصوص إقتراح عن قناة السويس جاء فيه:  
« من أجل إستعادة ألمانيا لاستقلالها التجارى فى آسيا والتخلص من الاعتماد  
على إنجلترا وفرنسا، يجب أن نكون لإتحاد المانى من أجل إستخدام قناة السويس،  
لإتحاد نستطيع من خلاله تقدم تجارتنا الكبيرة وصناعتنا من أجل رفاهيتنا... »  
وعلمت الصحيفة بأن الهدف الواضح من ذلك هو قطف ثمار القناة الملاحية الجديدة  
وأنها — أى الصحيفة — تعيد تذكير القراء بخطب (M. Sebel) وبسمارك  
فى الرينستاج البروسى عام ١٨٧٠م عندما صرح المستشار الألمانى:

(1) Ha' lberg, Op. Cit, p. 283.

ومن ناحية أخرى فإن المبدأ هو أن نملك مواصلات مباشرة مع إيطاليا - صديقتنا -  
والتي أتمنى لها دوام الإستقرار ، . وأضافت الجريدة أن ألمانيا تبحث بل تشجع  
« تريستا » لكي تصبح ميناء منافسة لميناء مرسيليا - كراهية لفرنسا - فألمانيا  
ساعدت على تطوير وإزدهار جنوا وفينسيا، وأعدت فوق ذلك أساطيل تجارية  
في هامبورج، وبريم Brème (جنوب هامبورج) للتقليل من العبور تجاه الشمال  
من ألمانيا . ولامتلاك خطوط ملاحية مباشرة من تلك الموانئ إلى الهند عبر قناة  
السويس ، وأكدت الصحيفة مخاوفها من تكوين شركة ملاحية برأسمال كبير بهدف  
الإستيلاء شيئاً فشيئاً على تجارة العالم (١).

كذلك تكونت في العام ١٨٧١ شركة آسيوية للملاحة البخارية مع الصين والهند  
واليابان . فلقد أنشئ خط ملاحى جديد من السفن التجارية يتبع شركة  
P & O فيما بين ميناء سوثهامبتون ( Southampton ) وميناء بمباي يمر  
عبر قناة السويس (٢) .

أما هولندا فقد أعلنت الشركة الملاحية الملكية الهولندية : La Compagnie  
Royal Neederland - في ٣١ يناير ١٨٧١م - عن تسيير السفينة البخارية :  
Prince Van Orange من أمستردام إلى ( Batavia ) عبر قناة السويس وهي  
سفينة سريعة وتستغرق رحلتها ٢٦ يوماً وتعود من نفس الطريق . وأعلنت  
الشركة أنها طلبت من إنجلترا بناء سفينة بخارية جديدة لحسابها ، لتعويض الخدمة

(1) B.D. No. 30, 29 October 1872 p. 1.

نظراً عن جريدة : L'interêt public، الفرنسية .

(٢) بدأ ذلك الخط في نهاية عام ١٨٧٢ أنظر :

B. D. No. 7, 2 Mars, 1872, p. 3.

على هذا الخط الملاحي الجديد (١) .

ومن الشركات الملاحية الأخرى التي تكونت في هولندا وتعمل عبر قناة السويس شركة (٢) :

« La Societe Neerlandaise Java, Le Rotterdam Lloyd »

ولم يقتصر الأمر على دول حوض البحر المتوسط وأوروبا بل تعداها إلى الولايات المتحدة الأمريكية فوجد الصحف تذكر أنه سوف تكون شركة ملاحية تعمل فيما بين لندن ومضيق ملقا (Malacca) والصين . وأيضاً بين نيويورك والمضيق والصين عبر قناة السويس ، وأن السفن في دور البناء في حوض Clyde تجمد لتكون مستعدة للعمل على هذين الخطين الملاحيين في مارس وأبريل ١٨٧٣ (٣) .

وكان الشاي الصيني والياباني المتجه إلى الولايات المتحدة وكندا يمر عبر قناة السويس . وقد وجد مستوردو الشاي في نيويورك أنه من المربح أن يأتي شاي الصين واليابان عن طريق قناة السويس (٤) .

هذا وكانت الولايات المتحدة الأمريكية تصدر البترول للشرق الأقصى عبر

(١) وبتافيا ( الاسم القديم للعاصمة جاكرتا ) إحدى جزر جاوه وسكانيسا . . . ٥٣٣٠٠٠ نسمة آنذاك وكانت إحدى ممتلكات هولندا وأشهر منتجاتها : السكر والبن ؛ أنظر جريدة قناة السويس :

B. D. No. 2, 11 Janvier 1872 p. 2.

(2) B. D. No. 130, 2 aût, 1875 p. 4.

(3) B. D. No. 35, 18. 12. 1872. p. 2.

(4) B. D. No. 97, 2. 9. 1874 p. 3.

وقد قدرت قيمة ما مستورده أوروبا والولايات المتحدة آنذاك من الشاي الصيني والياباني ٢٥٠ مليون ليبرة في العام بمبلغ ١٢٥ مليون دولار .



١٠٥

قناة السويس، وقد بلغ إجمالى ما صدرته فى عام ١٨٧٨ للشرق الأقصى ٣٠٧٤٥٠١٢٠  
صفيحة بترول : « Caisse de petrole » وإرتفع هذا الرقم فى عام ١٨٧٩  
فأصبح : ٥٠٣٧٨٠٧٩٤ صفيحة بترول (١) .

وهكذا إستفادت الدول الصناعية الكبرى وفى مقدمتها إنجلترا أولى دول العالم  
الصناعية وقتئذ من مزايا العبور بالقناة فأصبح فى إستطاعتها الإتصال بسرعة  
وبمنفقات شحن منخفضة نسبياً بأ-وان الشرق الأقصى الواسعة حيث المواد الخام  
اللازمة لصناعات هذه الدول وحيث أسواق توزيع منتجات مصانعها وبذلك  
لإزدادت المبادلات التجارية بين الدول الأوروبية الصناعية وبين دول الشرق  
الأقصى مما أدى إلى ازدهار الصناعة وإزدياد إنتاجيتها ومن هنا كان إستخدام  
قناة السويس فى الملاحة البخارية من الدوافع التى حملت على تدعيم الصناعة  
وتوسيعها وإرساء أسس الصناعة الحديثة فى كثير من الدول .



## الفصل الثالث

### أهمية قناة السويس الاستراتيجية والتيارات السياسية التي أحاطت بها

— أهمية قناة السويس لانجلترا :

أ - قبل الافتتاح وبمده .

ب - الاستراتيجية البحرية البريطانية وسياسة الارتكاز البحري شرق

وغرب السويس ( البحر المتوسط والأحمر والمحيط الهندي

والشرق الأقصى ) .

— أهمية قناة السويس لفرنسا .

— أهمية قناة السويس لإيطاليا وجهودها للاستفادة من افتتاح القناة .

— أهمية القناة لروسيا :

أ - سياسة روسيا البحرية ومشكلة المنافذ البحرية .

ب - موقف إنجلترا من روسيا .

— نتائج الحرب الفرنسية البروسية على مركز قناة السويس :

أ - القناة إبان الحرب .

ب - نهاية السيادة الفرنسية وأثرها على مركزها في القناة .

ج - نتائج النصر البروسي على موازين القوى في أوروبا .

د - روسيا تلغى جياذ البحر الأسود وموقف إنجلترا .

هـ - أثر الحرب السبعينية على مصر وتركيا وقناة السويس .



إذا كنا قد تحدثنا عن دور القناة في التجارة والاقتصاد العالمى ، فإنها أيضاً قد لعبت دوراً هاماً فى السياسة والإستراتيجية البحرية الدولية . ذلك أن قناة السويس لم تكن بمنأى عن الأحداث والصراعات الدولية ، فقد أثرت وتأثرت بموازن القوى الدولية آنذاك بل وسقطت كذلك إلى يومنا هذا .  
لذلك فن الأهمية بمكان دراسة التيارات السياسية التى أحاطت بالقناة فى سنواتها الأولى ، وإلى أى حد برزت أهميتها السياسية والأستراتيجية فى تلك الأحداث الدولية .

وسنركز الدراسة هنا على القوى البحرية الدولية التى تهمها قناة السويس ، وهى تأتى من حيث ترتيب أهميتها فى استخدام قناة السويس على النحو التالى :  
انجلترا - فرنسا - إيطاليا - روسيا - تركيا . ذلك أن قناة السويس قد أعادت الأهمية السياسية لحوض البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندى والخليج العربى ، لأنها فتحت الطرق البحرية أمام الأساطيل التجارية والحربية على السواء ليصبح لها وجود فى هذه البحار بصفة مستمرة ، مما أذكرى الصراع البحرى والتنافس بين الدول الأوروبية الاستعمارية للحصول على نقاط ارتكاز بحرى لها ، ثم اتوسع لتكوين مستعمرات لها لتصرف المنتجات وجلب المواد الخام .

فبعد افتتاح قناة السويس بثمانية أشهر فقط جرت أحداث دولية خطيرة فى أوروبا فى صيف عام ١٨٧٠ . فقد شهدت القارة حرباً بين أكبر قوتين هما : فرنسا وبروسيا أدت إلى هزيمة الأولى فى « سيدان » و « Metz » فغيرت بذلك موازين القوى فى أوروبا . ونشأت تحالفات جديدة نتيجة لذلك الأحداث . وقد تأثرت قناة السويس بطبيعة الحال بهذا الصراع . كذلك ظهرت دولتان جديدتان هما إيطاليا التى كانت قد توحدت من قبل وألمانيا التى تم اتحادها فى

العام نفسه، وأعلنت الإمبراطورية الألمانية الجديدة في بداية العام التالي ١٨٧١ . وهكذا أصبحت إيطاليا وألمانيا قوتين جديدتين لا مندوحة لانجلترا من حمل حسابها في نشاطها السياسي والاستعماري . وبظهور هاتين الدولتين الموحدةتين ومجموعة فرنسا وقيام التحالف الثلاثي المعروف باسم « اتحاد القنطرة الثلاث » : ( DREIKAISEBBUND ) بعدئذ بقليل ، تغيرت قوى التوازن الدولي في أوروبا ولم يكن هناك مفر من أن يتأثر بظهورها مركز انجلترا في شرق البحر المتوسط ، كل ذلك زاد من أطماع انجلترا نحو مصر وقناة السويس مفتح البحر المتوسط الشرق والمدخل للتوسع في شرق أفريقيا . تلك القارة التي أصبحت ميداناً للتنافس الاستعماري بين الدول بعد افتتاح قناة السويس بقليل . ومن ثم شكلت قناة السويس قوة تأثير خطيرة بالنسبة لسياسة وحكام انجلترا من حيث أنها الدولة الأولى المستخدمة للقناة منذ افتتاحها للملاحة . فقد سبق افتتاح القناة اهتماماً بموقع مصر كطريق المواصلات بين الشرق والغرب . فوجد أن اهتمامات انجلترا بمصر سبقت افتتاح القناة بقرن تقريباً ، وكان ذلك بعد حصولها على الهند في معاهدة باريس ١٧٦٣ ، ولكن ذلك لم يتضح بشكل حاسم إلا بعد أربعين عاماً تقريباً عند غزو نابرت لمصر عام ١٧٩٨ (١) .

لذلك نجد انجلترا تبني سياسة حماية الإمبراطورية العثمانية مع تقوية روابط التبعية بين الولاة والسلطان بسبب خضية انجلترا من أن تتمكن روسيا من السيطرة على تركيا ، وبالتالي وضع قدمها في حوض البحر المتوسط والسيطرة على العالم الإسلامي وتهديد طريق الهند . واعتقد رجال السياسة البريطانيون أن وحدة أراضي الإمبراطورية العثمانية واستقلالها السياسي كان ضرورة لتأمين

(1) Marlowe, J., *Cromer in Egypt*, London 1970. p. 1.

ممتلكات إنجلترا في الشرق (١) . ويبدو ذلك بوضوح عندما وقفت إنجلترا وفرنسا إلى جانب الدولة العثمانية في حرب القرم عام ١٨٥٦ م لوقف تقدم روسيا بنحو بآ تجاه البحر المتوسط ، والخليج العربي وتمنعفت الحرب عن فرض حياذ البحر الأسود وبذلك طرد أسطول روسيا وتركيا من مياه البحر الأسود علاوة على عدم قيام ترسانات فيه (٢) .

وتبدو أهمية مشروع قناة السويس كطريق بحري المواصلات السريعة بين إنجلترا وممتلكاتها في الهند، حتى قبل افتتاحها للملاحة، وذلك عندما اضطرت إنجلترا لإرسال نجداتها العسكرية إلى الهند بسبب ثورة قامت بها في مايو ١٨٥٧ عرفت بإسم ( ثورة Sépoy ) كادت تعصف بالحكم البريطاني. فأرسلت قواتها على طريق رأس الرجاء الصالح، مما تسبب عنه ضياع وقت طويل لطول المسافة . وطلب سفير إنجلترا بالأسنانة ( سير ستراد فورد دي رد كليف ) « Stratford de Redcliffe » إلى السلطان عبد المجيد السماح بمرور ضباط إنجلترا لا يرتدون الزي العسكري عبر الأراضي المصرية إلى الهند . وسمح له بذلك . وقامت فعلا أول قوة حربية إلى الهند عن طريق مصر تحركت من مالطة فوصلت الإسكندرية ومنها للقاهرة بالسكة الحديد ثم استخدموا الخط الحديدي الصحراوي في اتجاه السويس (٣) .

كذلك ظهرت حاجة إنجلترا مرة ثانية لاستخدام الطريق البري عبر مصر بعد عشر سنوات من حادث العصيان الهندي وذلك عندما اضطرت في عام ١٨٦٧ م

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 311.

(2) Bowden, with & others, Economic History of Europe, Op. Cit. pp. 418 - 9.

(3) Hoskins, Op. Cit, pp. 339, 402, 403.

إلى إرسال حملة تأديبيه إلى الحبشة . فشكفت إنجلترا حكومة الهند في سبتمبر ١٨٦٧ بإرسال جيش نزل في ميناء زولا على ساحل البحر الأحمر ، عندما سجن ملكها دتيودور الثاني Theodorus II القنصل الانجليزي : ( D. Cameron ) . وقد اضطرت إنجلترا إلى اختيار ميناء بومباي قاعدة إعمالها بدلا من استخدام طريق مصر ، لأن قناة السويس لم يكن قد تم افتتاحها . كذلك قدم الخديوي إسماعيل مساعداته عن طريق السفن المصرية للرابطة بميناء السويس وخصصت لمساعدة القوات الانجليزية بالبحر الأحمر وقامت تلك السفن بنقل كل ما يلزم القوات البريطانية الحاربة . وكانت إنجلترا قد طلبت من الخديوي والسلطان السفاح إقواتها بالنزول للساحل (١) .

ويذكر بعض المؤرخين بأنه لو كانت قناة السويس موجودة إبان حملة الحبشة واستخدمها الانجليز في حروبهم معها لوفرت ملايين الجنهيات (٢) . ربطت الهند بأوروبا بكابل بحري في عام ١٨٥٦ بين طريق كراتش والاستانة عبر الخليج الفارسي . ولما كانت بريطانيا ترغب في وجود اتصال مباشر بينها وبين الهند فقد مدت في عام ١٨٧٠ كابلا بحريا من فالوث FALMOUTH إلى بمباي مباشرة عن طريق البحر المتوسط والبحر الأحمر ماراً بمصر . وفي نفس الوقت أنشئت محطة إنصال أخرى في ميناء عدن للاتصال بالسفن التجارية والبريدية القادمة من لندن ومرسيليا وبرينديزي في طريقها للهند عن طريق الإسكندرية والسويس (٣) .

(1) Robinson, Rowan, Maj. Gen, England Italy Abyssinia, Lon. 1935 pp. 9 - 32.

(2) Cononick, F. Le Canal de Suez après l'inauguration pp. 11 - 42.

(3) Hoskins, Op. Cit. p. 373 -9,



بإفنتاح قناة السويس واجهت إنجلترا حقيقة أمامها ، وأصبحت القناة بالنسبة لها موقفاً لا يمكن إحتياله . فهي طريق بحرى هام تحت إدارة فرنسية وقد جعل هذا الامبريالون الانجليز يرتعدون خوفاً كلما فكروا فى ذلك ، يضاف إلى ذلك أن هلاك السفن والشركات الملاحية وجدوا من الصعب التعامل مع شركة فرنسية تدبر القناة والحركة بها (١) ، فى الوقت الذى كانت إنجلترا تريد ألا تصبح مصر جراثيمانية (٢) .

لذلك نجد السياسة البريطانية تقوم بالتحرك فى كافة الاتجاهات فى تناسق تام من أجل حماية قناة السويس من أن تقع فى أيدي معادية أو تتعرض لتهديد خارجي . ومارست الدبلوماسية الانجليزية ورجال الاستراتيجيية البحرية البريطانيين سياسة ذكية ونشطة . وتركزت هذه السياسة فى حوض البحر المتوسط عامة وشرقية بصفة خاصة ويمكن تحديد تلك الاتجاهات الاستراتيجية البحرية البريطانية ونقاط الارتكاز البحري وسياسة بريطانيا البحرية فى غرب السويس وشرقيها .

لذلك نجد فى عام ١٨٧٠ يقيم كل من الادميرال ريتشارد ( Admiral Richard ) والجنرال كلارك ( Clarke ) ، وهما من خبراء البحرية البريطانية ، بتقديم تقرير إلى وزارة البحرية البريطانية لإعترافاً فيه بأنه من مصلحة تجارة بريطانيا الخارجية ، وحماية اقوتها البحرية ، ألا يقع هذا الطريق البحري فى يد دولة واحدة حتى لا تتعرض التجارة والاسطول للخطر . وحتى لو كانت

(1) Hallberg, Op. Cit. pp. 311 - 312.

(2) « Mais il avait un intérêt bien plus grand encore à ce que L'Egypte ne devienne pas L'Algérie ».

Cononick, Op. Cit. p. 10.

القناة فى يد شركة مستقلة (١) . وكان من البديهي بالمسبة للمكر السياسى والاستراتيجى البريطانى ، أن تجارة بريطانيا الدولية واهتمامها الامبريالية قد وضعت على أساس استمرار سيادة وسيطرة بريطانيا على البحار بتدعيم الأسطول البحرى الذى لم يجد أى تهديد لتلك السيادة منذ حروب نابليون وقد أثرت قناة السويس على الملاحة العالمية (٢) ومن ثم فقد تحول مسار التجارة العالمية والبريطانية بصفة خاصة وطريق مواصلاتها الذى كان فى البحار المفتوحة ، حيث كانت لها السيادة ، إلى بحر ملاحى ضيق لا يمكن التحكم فيه ( انومايكيا ) بواسطة قوة بحرية عظيمة . وبمرور السنين كانت إنجلترا تفتش من أن تقلل قناة السويس من قيمة القوة البحرية . وأن تحول للتوازن بعيداً عن المياه الزرقاء ( أعلى البحار ) حيث كانت تمارس فيه بريطانيا سيادتها البحرية ، إلى القناة التى ستنتقلها إلى استراتيجيات أخرى قارية : « Continental Strategy » . كانت فيه بريطانيا أقل تميزاً فى سيطرتها البحرية (٣) .

وخلال القرن التاسع عشر حيث كان الاقتصاد الحكومى موضع ثقة تماماً مثل التوسع التجارى كانت هناك معارضة بريطانية لامتداد مسئوليتها تجاه الاراضى اليابسة « Landwards » وبالتالى معارضة أى تطور مثل قناة السويس ، التى تتطلب مسئولية السيطرة على اليابسة كشرط ضرورى للحفاظ على المصالح البريطانية . فسياسة بريطانيا الخاصة بالمحافظة على تكامل كيان الامبراطورية

(1) Farrer to Hammond, 26. 1. 1871. Parl. p. Egypt 2 (1876)  
No. 6. وراجع أيضاً الفصل الأول من الباب الثانى .

(٢) راجع الفصل الثانى .

(3) Marlowe, J., The Making of the Suez Canal p. 285.

العثمانية. وبالتحديد تدعم السيادة العثمانية على مصر ، كانت في الواقع امتداداً لسياسة تجذب مشاكل احتلال الأراضي الجديدة وتبعاتها. وأن مسألة قيام بريطانيا بتدهيم نفوذ وسيادة الدولة العثمانية على مصر باتت بالفشل نتيجة لقوة مركز مصر الاقتصادي وقيام حكام أقوياء مثل محمد علي . وعندما وجدت بريطانيا أن السيادة العثمانية على مصر ليست بالقوة الكافية فكرت الحكومات البريطانية المتعاقبة في بديل عن هذه السيادة بوجود شكل من الحياد وفي شكل إدارة دولية لمصر. تلك الإدارة الدولية إذا كانت ذات فاعلية من وجهة النظر البريطانية فإنها تتطلب مشاركة بريطانية في ممارسة هذه الإدارة حيث أن المحايدين لا يمكن الوثوق بهم لتدعيم الحياد<sup>(١)</sup>.

ولما كانت إنجلترا دولة بحرية كبرى فإن الأسطول البحري هو دعامه الاستراتيجية البريطانية<sup>(٢)</sup> وتدعيم للأسطول التجاري البريطاني من جهة وحماية للجزر البريطانية من أى غزو خارجي. وقد اعتقد الانجليز أن رخاءهم التجاري وامبراطوريتهم الواسعة كانت مشار حسد العالم وكان هناك علاج وحيد وهو الذهاب إلى جميع السواحل لتقوية البحرية ، إذ أن الحصار البحري لإنجلترا فيه قضاء عليها بعكس فرنسا التي لن تتأثر حتى لو تحطمت كل سفنها التجارية الخارجية . لذا فإن الضرورة الواضحة هو ملكية إنجلترا لأسطول بحري لا يقهر<sup>(٣)</sup> . ويشرح د ماردر ، — وهو كاتب انجليزى استعماري — دور إنجلترا وأسطولها البحري بقوله : « نحن ننظر إلى الأسطول كقوة بوليس دواية أكثر منه كقوة حربية ، ونحن نعتبر أن وظيفةنا هي حماية القانون والنظام في

(1) Ibid.

(2) Fisher, History of Europe. p. 826.

(3) Marder, British Naval Policy. p. 14.

العالم وحماية المدينة وضرب الشواطئ والقيام بدور الموجه والفياسوف والصديق للسفن التجارية لجميع دول العالم ، (١) . وفعلًا كانت هناك أصوات كثيرة تنادى ببناء أسطول تجارى عظيم وكذلك أسطول حربى لأنه بإحتلال انجلترا لامبراطورية مترامية الاطواف ، وأسطولا تجاريا ضخما ، لم يكن ثمة مفر من بناء أسطول حربى قوى يستطيع وحده أن يضمن الاطمئنة لامة توزع سكانها توزيعا غير متكافئ من الصناعة والتجارة ، وبلغوا من كثرة العدد نسيجا بحيث صار من الصعب أن تقوم جزيرة صغيرة كبريطانيا بسد هذا الهام (٢) . وتلك نظرة استعمارية متعصبة ، اتبرير الاستعمار والتسلط على الشعوب بالقوة البحرية ، وهذا السلوك لا يتفق مع أمة متحضرة ، ويعود بالانسان إلى عصر الغاب .

وكان الاسطول الملكى البريطانى له السيطرة العليا إبان الحروب النابليونية وشهدت الفترة الواقعة بين ١٨٥٩ - ١٨٦٨ إعادة بناء البحرية البريطانية (٣) . وظل الاسطول البريطانى حتى عام ١٨٧٨ م فى مركز الامان من حيث أن فرنسا هى المنافسة الرئيسية لانجلترا فى البحر كانت مشغولة بإعادة بناء وتنظيم جيشها بعد هزيمة عام ١٨٧٠ (٤) . وظلت انجلترا حتى عام ١٨٨٤ تملك أقوى وأكبر

(1) Ibid. p. 15 - 16.

(2) Fisher, Op. Cit. p. 902.

(٣) قدرت المصاريف على الأسطول البحرى البريطانى عام ١٨٧٠ (٩٨ مليون جنيه)

وعام ١٨٨٠ (١٠٢ مليون جنيه) - راجع :

Taylor, Op. Cit. p. xxxvii, Marder, Op. Cit. pp. 119 - 120.

(٤) بلغ ما أنفقته فرنسا على الأسطول البحرى ١٨٧٠ مبلغ ٧٠ مليون جنيه وعام

١٨٨٠ ٨٦ مليون جنيه - راجع : Taylor, Preface p. xxvii.

أسطول بحري ، في الوقت الذي أخذ فيه الأسطول البحري الفرنسي في النمو ، كذلك أخذت روسيا وإيطاليا في بناء أساطيل كبيرة وأخذت الامبراطورية الألمانية الناشئة تبني بدورها أسطولها بطموح (١) ، ولكن بعد عام ١٨٨٨ تفوق الأسطول البريطاني من حيث القوة على الأسطول الفرنسي والروسى بنسبة خمسة إلى ثلاثة (٢) . وقد اهتمت إنجلترا بببناء ناقلات للجنود فكان لديها أكبر ناقلة جنود هي : « Malabar » استخدمت في نقل قواتها عند الازمات والتي عبرت قناة السويس مرارا وكانت لها مشاكل من حيث رسوم المرور مع شركة قناة السويس (٣) .

وانتهجت إنجلترا بكل قواها لصناعة وبناء السفن الحربية متخذة انتاجها المتفوق من الحديد والصلب في هذه الصناعة . وتطورت تلك الصناعة وسارت جنباً إلى جنب مع التقدم في صنع المدافع الثقيلة ووسائل التدمير ، واستعانت بريطانيا بتلك السيادة البحرية لتوسيع رقعتها الإستعمارية ، فاستطاعت في المدة من ١٨٧٠ - ١٨٩٨ إلى أن تضيف إلى ممتلكاتها ما يقرب من خمسة ملايين ميل مربع يسكنها ما يقدر بحسبوا إلى ٨٨ مليون نسمة (٤) . وكان التوسع في المستعمرات والتجارة قوة ديناميكية تسير وراء الشعار الإمبريالي « التجارة تسير وراء العلم » Trade follows The Flag وكذلك شعار « مسؤولية الرجل الأبيض » The White Man's burden ، من العجيج الاستعمارية لضم الاراضي الشاسعة . على أي حال فإن الأسطول كان له دور الحامية والدفاع

(1) Marder, Op. Cit., p. 120.

(2) Ibid p. 105.

(3) Bulletin Décadaire No. 44, 12 Mars 1873 pp. 1—2.

(١) هوبسون - الامبريالية ص ٢٠ .

الامبريالى ، وكان لازاما وجود أسطول قوى يحمى المستعمرات الحديثة الإنشاء وكذلك حماية مناطق النفوذ وبتقسوية الأسطول حربياً يستطيع الحركة بحرية فى المحيطات . كذلك يمكن تأمين خطوط المواصلات وأن القوة البحرية لم تفتح أسواقاً جديدة فقط بل أعطت كذلك الحماية لمستغلى تلك الأسواق وكانت التجارة البريطانية والرخاء البريطانى من نتائج حماية الأسطول (١) .

وهناك صورة أخرى من صور الإستراتيجية البحرية وهى المحطات البحرية أو نقاط الارتكاز البحرى . فقد كانت قناة السويس تمثل همزة الوصل بين تلك المحطات البحرية لأنها تكمل السلسلة على الطريق البحرى بين إنجلترا والشرق . لذلك نجد أن من أهم الخطوط الرئيسية فى سياسة بريطانيا البحرية منذ القرن الثامن عشر هو السيطرة على نقاط الارتكاز البحرى فى حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندى والشرق الأقصى .

فجبل طارق ومالطة وقبرص ومصر هى سلسلة من القواعد البحرية الحصينة للقوة البحرية من أجل السيطرة والسيادة فى حوض البحر المتوسط ، وأهم نقاط هذه السلسلة هى مصر فهى مصدر خطر للإمبراطورية البريطانية إذا ما تعرضت لخطر الغزو الأجنبى (٢) . وأن الحصول على نقاط ارتكاز بحرئى كان ضرورياً من وجهة نظر الإستراتيجية البحرية والتوسع الإستعمارى فهى تستطيع تأمين المواصلات لكن يستطيع الأسطول السيطرة على الطرق البحرية الأساسية ويتمكن من العمل فى كل مكان فكان من الضرورى الحصول على نقاط للتجاء تكون له

(1) Marder, Op. Cit. pp. 10 - 13.

(2) Arthur, Silva, A. The expansion of Egypt. Op. Cit. pp. 101 - 102.

فيها ثروات للاصلاح ومرا كز للتزود بالوقود وقواعد للعمليات. فبعد استيلاء انجلترا على الهند اهتمت بالاستيلاء على المحطات الاستراتيجية على طرق المواصلات التي تربط المحيط الاطلسي بالمحيط الهندي ، فاستولت على مستعمرة رأس الرجاء الصالح من هولندا (١٨٠٦) وبذلك سيطرت على الطريق حول رأس الرجاء الصالح . وهكذا برزت أهمية مجموعة الجزر المتناثرة ، والتي كانت عديدة الأهمية ، فأصبحت مستودعات سهلة للفحم تهم السفن والشركات الملاحية ذلك أن تزويد السفن البخارية بالفحم يعتمد كثيراً على السعر ، وهذا بدوره يعتمد اعتماداً كبيراً على المسافة الواقعة بين حقول الفحم وتكاليف النقل (١). تلك هي المبادئ العامة لسياسة نقاط الإنكاز البحري البريطانية . ولكي نرى بالتفصيل تطبيق تلك السياسة البحرية في البحار المختلفة التي ربطتها جميعاً قناة السويس ، علينا دراسة عملية استيلاء انجلترا على تلك المحطات البحرية ، سواء في شرق قناة السويس أو غربها . كل ذلك يوضح لنا الأهمية القصوى لقناة السويس في سلسلة الطرق الملاحية بين الشرق والغرب وضرورة وضع انجلترا يدها على هذا الطريق ومنع أي قوة أخرى من السيطرة عليه .

وتمثل قناة السويس المفتاح الشرقي لموضع البحر المتوسط الذي يتصل غرباً بمضيق جبل طارق الذي سيطرت عليه انجلترا ، ويمكن تقسيم موضع البحر

---

(١) ساعدت عملية تزويد المحطات البحرية بالفحم على انخفاض سعره ، وقد أدى ذلك الى مساعدة التجارة البريطانية والملوك البريطانيون على المنافسة التجارية الدولية في الخارج راجع كل من :

- Evan, Alfred Dudley, Transport its history and economics. Lond. 1964. pp. 80 - 81.

- Sargent, A. J. Seaways of the Empire. London. 1930. p. 24.

المتوسط الى قسمين : الحوض الغربى والحوض الشرقى. وفيما بين المنطقتين يأخذ الحوض فى الضيق وتوجد مسافة صغيرة فيما بين جزيرة صقلية الإيطالية وساحل شمال إفريقيا حيث توجد تونس. وفى منتصف هذا الطريق فيما بين هاتين المنطقتين وحيث تقوم بحماية منطقة الإقتراب من الحوض الغربى والحوض الشرقى ، تقع جزيرة مالطة التى احتلتها بريطانيا عام ١٨٠٠ ، وجزيرة قبرص شرق حوض البحر المتوسط والتى استولت عليها أيضاً سنة ١٨٧٨ (١) .

وبعد افتتاح قناة السويس ، عملت بريطانيا على أن تظل لها السيادة البحرية فى حوض البحر المتوسط والعمل على منع قيام أو وجود أى تحالف أوروبى قادر على قلب أو معارضة ومناصفة النفوذ البريطانى فى الاستانة (٢) .

وعلى الرغم من أن إنجلترا لم يكن لها سواحل مطلة على حوض البحر المتوسط ، إلا أن قوة إنجلترا وتفوقها البحرى وقواعدها الحصينة فى جبل طارق ومالطة ، وصلات الصداقة والتحالف التى كانت تربطها مدة طويلة بالدولة العثمانية ، كل ذلك جعل لها مركزاً ممتازاً فى ذلك البحر (٣) .

وكان حوض البحر المتوسط — كما ذكرنا — له أهميته الاقتصادية أيضاً لإنجلترا ، فإذا انحسرت هذه التجارة كانت بمثابة ضربة قاضية عليها (٤) . لهذا نجد إنجلترا تسعى الى الإستيلاء على نقاط إرتكاز بحرى غربى السويس ، فاستولت على جبل طارق (١٧١٣) . هذا ويعتبر جبل طارق المفتاح الغربى للحوض ، ثم

(1) Dudley, Stamp., Op. Cit pp. 245 – 246.

(2) Marlowe., J., Cromer in Egypt. p. 8.

(٣) محمد صفوت — إنجلترا وقناة السويس ص ٢٢ - ٢٣ .

(٤) محمد صفوت — الاحتلال الانجليزى لمصر وموقف الدول الكبرى ص ٩٨ .

Marder, Op. Cit. p. 144.

وراجع أيضاً :



جزيرة مالطة وهي من النقاط الإستراتيجية الهامة ، والتي كان قد استولى عليها نابليون بونابرت ( ١٧٩٨ ) وهو في طريقه لمصر<sup>(١)</sup> وبعد أن احتلتها انجلترا رفضت الجلاء عنها رغم أحكام معاهدة إيمان ( ١٨٠٢ )<sup>(٢)</sup> وظلت انجلترا محفظة بالجزيرة ذات الموقع الإستراتيجي الهام في البحر المتوسط وأثناء تنفيذ دى ليهوس لمشروع قناة السويس ثارت مناقشات في انجلترا حول أهمية مالطة وضرورة توسيع موانئها . وكان الرأي العام يؤيد عملية توسيع ميناء جزيرة مالطة . وشعر (لوردات الأدميرالية) أنه من الضروري المشاركة في تنفيذها بزيادة حجم الميناء والتسهيلات الخاصة بالحوض الجاف في مالطة . واقترحت البحرية بناء الحوض في الميناء التجاري الجديد حتى يمكن استقبال أى من السفن الحربية وبدء العمل في توسيع ميناء : (Mersa) في بداية عام ١٨٦١<sup>(٣)</sup> . وهكذا نجد انجلترا التي كانت ترقب عن كثب سير العمل في القناة تأخذ في الإبتعاد الحربى وتمهياً لليوم الموعود فشرعت (الأدميرالية) البريطانية في توسيع ميناء مالطة وزيادة عدد أرصفتيه عام ١٨٦٣ . وعززت استحكامات ذلك للميناء وأخذت تعد العدة للدور البحرى العسكرى الذى تقوم به بعد شق قناة السويس . كذلك أخذت شركة P & O البريطانية تستعد لتسيير سفنها تجاه الطريق الجديد في أقرب فرصة ممكنة وأخذت الحكومة البريطانية تقوم في نفس الوقت بعمليات إنشائية مماثلة لتلك التى قامت بها في مالطة في مينائى عدن وبمباي<sup>(٤)</sup> .

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 64.

(2) Fisher, Op. Cit. pp. 481 - 2.

(3) Laferla, A. V., British Malta; 1800 - 1871, Vol 1. Malta 1938. p. 240.

(4) Hallberg, Op. Cit. pp. 207 - 8 Cf., Wilson, Op. Cit. p. 27.

هذا ويجدر التنبه بأن جزيرة مالطة قد زادت أهميتها في نظر البريطانيين خصوصاً بعد تخليهم عن جزر الأيونيان بالبحر المتوسط لليونان (١٨٦٣). لذا رايحت القوات البريطانية بها ومن ثم اهتموا بتوسيع ميناءها وبناء الأحواض المختلفة بها لإصلاح السفن (١).

أما جزيرة كريت فظلت مدة طويلة خاضعة للدولة العثمانية ، وعندما قامت ثورة أهالي كريت ١٨٦٦ ، رفضت إنجلترا ضم الجزيرة لمصر لأن هذا سيتربط عليه امتداد النفوذ الفرنسي الى هذه الجزيرة لهذا رفضت إنجلترا إسناد حكم الجزيرة لاسماعيل لأنه لا يحقق المصالح البريطانية (٢).

كذلك سمحت إنجلترا خلال القرن التاسع عشر الى منع أى دولة قوية من الاستقرار على الساحل الشمالى المواجه لجبل طارق أو المضيق (٣) حتى تضمن التحكم فى المدخل الغربى لحوض البحر المتوسط. وكانت طنجة تمثل نقطة حساسية بالنسبة لسياسة إنجلترا. وكانت فرنسا تعلم أن أوربا لن تترك إنجلترا تستولى وحدها على الباب الغربى للبحر المتوسط لذلك رأت فرنسا أن تدخل مع بريطانيا وأسبانيا فى محادثات ودية على أن تعرض وضع طنجة ومنطقتها تحت ضمان جماعى من

(1) Laferla, A. V. Op. Cit. pp. 241, 226 - 228.

(٢) محمد محمود مسروجى - مصر والمسألة الشرقية ص ٣١ ، ٧٤ .

(٣) كانت استراتيجية بريطانيا تعمل على بقاء طنجة إما فى حوزة دولة ضعيفة لا تستطيع الوقوف فى وجه إنجلترا - مثل اسبانيا - ولا ينجى من احتلالها الضفة الأخرى من المضيق بالإضافة الى أن إنجلترا كانت تحرص على صداقة اسبانيا أو حيلتها على الأقل فعلى هذا الحساد تعتمد قوة جبل طارق . وكانت ما تخشاه إنجلترا هو اجتلال فرنسا لطنجة أو اتخاذها قاعدة بحرية فى سبتة ، أنظر - حسن صبحى - التنازس الاستعماري الأوربي فى المغرب ( ١٨٨٤ - ١٩٠٤ ) ص ١٦ ، ص ١٧ .

للوصول بذلك في أوائل القرن العشرين (١)

كذلك استولت إنجلترا على قبرص عام ١٨٧٨ لتكون قريبة من مصر وقناة السويس وشرقي حوض البحر المتوسط . وكذلك لتكون قريبة من البسفور والهردينيل في حالة أي هجوم روسي عليها وقد ظلت سياسة بريطانيا طوال القرن التاسع عشر تعمل على منع روسيا من الوصول للبحر المتوسط (٢) خوشية تهديد الأسطول البريطاني ويمكن النظر الى رفض إنجلترا الجلاء عن مالطة بناء على نصوص معاهدة اميان، على أنه أساس من أسس الإستراتيجية البحرية البريطانية في حوض البحر المتوسط والتي استمرت أكثر من مائة عام والتي كان من أهدافها الأساسية المحافظة على سيادتها البحرية ، وكذلك المحافظة على وحدة الأراضي العثمانية (٣) .

فبالنسبة لموقف إنجلترا من الامبراطورية العثمانية نجد المصالح السياسية والإستراتيجية البريطانية تكن في المحافظة على كيان الإمبراطورية العثمانية لضمان المحافظة على التفوق الانجليزى على العارق الملاحية في حوض البحر المتوسط ، وبالتالي الإحتفاظ بالإمبراطورية العثمانية كحاجز أمام التوسع الروسى ومنع القوى البحرية الروسية من عبور المضائق (٤) . ذلك أن سياسة الإستراتيجية البريطانية رأوا أهمية إبقاء سلسلة البلاد الممتدة من آسيا الصغرى غرباً، وإيران وأفغانستان والتبت والصين شرقاً مستقلة ولكن بدرجة تكفى لى

(١) حسن صبحى ، التنافس الاستعماري في المغرب ص ٢٢٧ .

(٢) راجع الفصل الأول من الباب الرابع فيما يتعلق بتفاصيل اتفاقية قبرص والحرب الروسية التركية وأثرها على القناة .

(3) Marlowe, Cromer in Egypt. p. 1.

(٤) هوبر وبنوفان ، تاريخ العلاقات الدولية ص ٣٣٢ .

تشكل حاجزاً يمنع التقدم الروسى الى جنوب آسيا والمحيط الهندى وحشى الخليج وعرفت هذه البلاد باسم « الدول العازلة » Buffer States (١) فانجلترا كانت ترى فى احتلال روسيا للاستانة تهديداً لآسيا وأوروبا حيث ستصبح روسيا عندئذ بمثابة عملاق ضخم : « as a conquering colossus » ، ويصبح البحر الامم-ودبحيرة روسية ، وتصبح المضائق ممرات آمنة لاسطولها وتكون شبه جزيرة البلقان وآسيا الصغرى مجالا جديداً لتوسعها ، كما تستطيع روسيا أن تتطلع للسيطرة على حوض البحر المتوسط طبراً وبحراً (٢) .

ونتاج ذلك أولاً مخاضة حرب أوربية نتيجة للصراع على الاسلاب ، وثانياً تواجد فرنسا وروسيا فى أراضى تودى للهند . لذلك سارت الدبلوماسية البريطانية فى حوض البحر المتوسط خلال القرن التاسع عشر بنجاح فى منع أى تحالف بين فرنسا والروسيا لأن هذا سيؤدى الى تقسيم الامبراطورية العثمانية بينهما . واعتمدت إنجلترا على تأييد النمسا منذ أن كانت امبراطورية (هاپسبورج) مهتمة بمنع تكوين هذا التحالف . وسارت الحكومات البريطانية المتعاقبة على هذه السياسة ، ونجحت فيها عند مواجهة كل الازمات التى حددت مستقبل الامبراطورية العثمانية (٣) وذلك بأن خلقت تناسقاً بين الدول الأوربية حتى تصبح إحدى الدولتين — فرنسا والروسيا — فى حالة عزلة ، وهى السياسة التى يطلق عليها « مارلو » دبلوماسية الشطرنج : « Diplomatic chess » (٤) .

(1) Krausse, Alex., *Russia in Asia, a record study* (1588-1899), London: 1899. p: 246 - 7.

وراجع أيضاً : جمال زكريا قاسم - الخليج العربى - ١ ص ٣٩٦ - ٣٩٧ .

(2) Silva, Arthur, Op. Cit. p. 117.

(3) Marlowe, J , Cromer in Egypt. pp. 2 - 3.

(4) Ibid. p. 3.

. هذا وقد تأثرت مسألة « دبلوماسية الشطرنج » هذه بالتغيرات التي طرأت على الموقف في أوروبا وبظهور دول جديدة ثم لفتتاح قناة السويس ، وظهور إيطاليا الموحدة (١٨٧٠) وهزيمة النمسا (١٨٦٦) وفقدانها تفوقها بين الولايات الألمانية ، وانتصار روسيا على فرنسا (١٨٧٠) ، وخروج ألمانيا موحدة كل ذلك أثر على موقف إنجلترا إزاء القارة ، فقد أصبحت سياسة إنجلترا التقليدية الرامية إلى تجنب قيام تحالف (فرنسي - روسي) مشككة بعد رغبة فرنسا الانتقام من ألمانيا واستعادة الألزاس واللورين ، ورغبة ألمانيا في إبقاء فرنسا في صراع دول أخرى بقدر الامكان<sup>(١)</sup> . لذلك لجأت بريطانيا إلى تدعيم استراتيجيتها البحرية في حوض البحر المتوسط بأن أبدت إستعدادها لتأييد أى قوى قارية تتحالف معها ووجدت في إيطاليا ذلك الحليف<sup>(٢)</sup> .

ويذكر «ماردر» بأن أى إضعاف للأسطول البريطاني أو إخراجهم من حوض البحر المتوسط سيكون بمثابة : « إلقاء عود ثقاب في برميل بارود أوروبا »<sup>(٣)</sup> ويضيف ماردر ، بأن مكان السفن الحربية هو حيث يوجد الأعداء ، ومركز الجاذبية بالنسبة للحرب البحرية كان يوجد في حوض البحر المتوسط ولمدة طويلة حيث كانت قوة الأسطول الفرنسي الرئيسية متواجدة فيه . هذا بالإضافة إلى أن إنجلترا وروسيا كانتا باستمرار على شفا الحرب وأن تواجد أسطول إنجليزي قوى في البحر المتوسط كان الغرض منه إستخدامه ضد روسيا عند الطلب . ويضيف

(1) Ibid. p. 8.

(٢) بالنسبة لموقف إنجلترا من دول حوض البحر المتوسط - راجع :

حسني صبحي - اتفاقات البحر المتوسط - بحث منشور بالمجلة التاريخية المصرية -

المجلد ١٩ لجمعية الدراسات التاريخية المصرية ١٩٧٢ ص ١٥١ .

(3) Marder, Op. Cit. 145.

ماردر ، أن إنجلترا كان لها تواجد في هذا الجوض منذ قرنين ولهذا أهميته من الناحية القومية وأيضاً لمية بريطانيا في حوض البحر المتوسط (١) .

كذلك نجد في الثمانينات بعد إحتلال إنجلترا لقناة السويس ، وقيام فرنسا بمعارضة السياسة الانجليزية في مصر وإثارة المانيا ضدها ، أن خشيت إنجلترا الوقوف وحيدة في المسألة المصرية وفي حوض البحر المتوسط . وكانت نخشى بالانحص كل من فرنسا والروسيا . لهذا لجأ سولسبرى ، الذى كان لا يؤمن بسياسة المحافظة على الامبراطورية العثمانية ، الى عقد ما يعرف باسم اتفاقات البحر المتوسط ( Mediterranean Agreements ) عام ١٨٨٧ ، بين دول التحالف الثلاثى وهى دول الوسط ( إيطاليا والنمسا والمانيا ) وذلك من أجل حماية الحالة الزاهنة في حوض البحر المتوسط والإدرياق والإيجى والبحر الأسود . وتعهد بريطانيا بحماية السواحل الإيطالية من الاسطول الفرنسى مقابل تعهد إيطاليا بتعزيز المصالح البريطانية فى مصر (٢) . وسعت بريطانيا الى ذلك نتيجة احساسها بعزلتها إبان إجتماعات مؤتمر باريس الدولى ( ١٨٨٥ - ١٨٨٨ ) الخاص بتحديد المركز الدولى لقناة السويس (٣) .

(1) Ibid.

(٢) حسن صبحى ، اتفاقات البحر المتوسط من ١٥١ .

(٣) عندما أحست بريطانيا بعزلتها السياسية إبان مؤتمر باريس الدولى ١٨٨٥ / ١٨٨٨ الخاص بتحديد المركز الدولى لقناة السويس نتيجة تكثف الدول ضد بريطانيا فبدأت إيطاليا - نكابة فى بريطانيا التى استحوذت على قناة السويس - وهذا يفسر لنا سراً محاولة بريطانيا الخروج من عزلتها بمحاولة عقد اتفاقيات حوض البحر المتوسط . راجع الشناوى : تكثف الدول لتحويل قناة السويس نكابة فى بريطانيا - مجلة آداب القاهرة ، مجلد ٢٣ ، ١٨ ، ٢٠٠٠ .

وإذا انتقلنا إلى شرق السويس نجد بريطانيا تواصل نفس سياستها القائمة على تثبيت أقدامها في نقاط تكاثر بحرية في المواقع الاستراتيجية على طول الطريق للهند والشرق الأقصى. ففي البحر الأحمر إستوات على عدن (١٨٣٩) للوقوف أمام المؤامرات الفرنسية وضمان حرية طريق التجارة عبر مصر من السويس للبحر الأحمر (١). كذلك إستوات على جزيرة بريم (Perim) في ١٤ فبراير ١٨٥٧. الواقعة عند مدخل بوعاز باب المندب — وتسيطر على حركة الملاحة في البحر الأحمر من ناحية منفذه الجنوبي والمهدف من إحتلالها هو جعلها محطة وقاعدة عسكرية إذا تم إنشاء القناة. ويتزايد هذا الرأي (البريجادير كوجان) Brigadier Coghane المقيم السياسي في عدن والذي أوصى بإحتلال الجزيرة للوقوف في وجه فرنسا إذا تم إنشاء قناة السويس (٢).

وتمتاز عدن بموقعها الاستراتيجي ، فهي ميناء كان من السهل تحويله لقاعدة بحرية ، علاوة على أهميته للهند فهو حلقة إتصال بأوروبا عن طريق رأس الرجاء الصالح وطريق البحر الأحمر. وإذا كانت قناة السويس هي المفتاح الشمالي للبحر الأحمر فعدن هي المفتاح الجنوبي له. وعدن تقع في منتصف المسافة تقريبا بين الهند والبحر المتوسط. فهي قلعة يمكن عن طريقها السيطرة على المحيط الهندي

(١) Alison, Philips., Modern Europe 1815 - 1899. p. 18.

وراجع أيضا : جلال يحيى ، التنافس الدولي في بلاد الصومال — دار المعرفة ١٩٥٩

ص ١٣ .

(٢) عبد العزيز الشناوي ، قناة السويس والتيارات السياسية — ص ٢١٥ ،

وبالنسبة لسياسة بريطانيا ، في جنوب اليمن — راجع جاد طه — سياسة بريطانيا في جنوب

اليمن — رسالة دكتوراه — دار الفكر العربي ١٩٦٩ ص ٢٢٨ ، راجع أيضا :

Hoskins, British Routes to India. p. 60.

ونقطة إرتكاز في طريق الملاحة صوب البحر المتوسط ومركز هام للتوسع في شرق أفريقيا وشبه الجزيرة العربية<sup>(١)</sup>. كما لمستويات إنجلترا على جزيرة سقطرة ( Socotra ) في مدخل خليج عدن (١٨٣٥) وبالنسبة لسواحل البحر الأحمر الغربية فهذه كانت في حوزة مصر ، وبذلك سبقت مصر الدول الأوروبية إلى هذه المناطق وسدت الطرق في وجهها وعلى الأخص إنجلترا وفرنسا وإيطاليا التي كانت تتنافس للحصول على نقاط إرتكاز لها في البحر الأحمر<sup>(٢)</sup>.

ولقد سعت إنجلترا إلى وضع حد للتوسع المصري على الساحل الأفريقي الشرقي ، فأرغمت الخديوى على توقيع معاهدة إلغاء الرقيق في مصر والسودان في ١ أغسطس ١٨٧٧ وعززت تلك الاتفاقية بإنشاء خدمة بوليسية في سبتمبر من نفس السنة لمراقبة السفن العابرة للبحر الأحمر والتابعة للحكومة المصرية وفتيشها . وفي ٧ سبتمبر ١٨٧٧ وقعت الحكومة الانجليزية مع الخديوى اسماعيل معاهدة ثنائية إعترف فيها بسيادة مصر على الساحل الصومالى حتى رأس حافون . كل ذلك يوضح اهتمام إنجلترا بالبحر الأحمر<sup>(٣)</sup>، وكان هدفها من الاعتراف بسيادة مصر على الساحل الصومالى بمثابة إبعاد الأطماع الفرنسية والإيطالية عن هذه المنطقة، وصيانة لها رئيسياً تنهياً لها الفرصة لاحتلال مصر وملحقاتها في السودان<sup>(٤)</sup>. وباستيلاء إنجلترا على قناة السويس ١٨٨٢ تحول البحر الأحمر إلى بحيرة بريطانية

(١) جلال يحيى ، البحر الأحمر والاستعمار ص ٢٧ - ٢٨ .

(٢) عبد المنصف محمود وآخرون - تاريخ البحرية المصرية في عام ١٨٦٣-١٩٦٣ ص ٧٠٢ طبعة الأهرام سنة ١٩٧٣ وراجع أيضاً - شوق عطا الله الجبل ، سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن ١٩ . القاهرة ١٩٧٤ - ص ٣٠١ - ٣٠٥ .

(٣) جلال يحيى ، التنافس الدولى في الصومال ص ٨٢ .

(٤) محمد السروجي ، العلاقات بين مصر وإثيوبيا في القرن ١٩ ص ١٥٨ - ١٥٩ .



وأصبح منطقة أمان للأسطول البريطاني والتجارة البريطانية . وواضح مدى تأثير قناة السويس على الحركة الاستعمارية في البحر الأحمر . فقد أدى إفتتاحها إلى إذكاء روح التنافس الاستعماري بين إنجلترا وفرنسا وإيطاليا للحصول على نقاط ارتكاز على سواحلها . وهكذا كان إفتتاح القناة نقطة هامة في مستقبل البحر الأحمر . بل نقطة هامة في تاريخ استعمار شرق إفريقيا واكتشاف منابع النيل الاستوائية ، وعلمت صحيفة : « النيويورك تايمز » ، في إفتاحتها بقولها : « إن قناة السويس تقرب اكتشافات سيبك وببكر وبرتون وليفنجستون حول منابع الاستوائية للنيل إلى متناول يد الاستعمار الإنجليزي » ، (١) .

وإذا انتقلنا للمحيط الهندي نجد أن إنجلترا كانت قد سارعت إلى تثبيت مراكزها في نقاط مختلفة فيه منذ مطلع القرن التاسع عشر . فقد أخذت من فرنسا وهولندا كل ما تستطيع من مستعمرات ، ولكنها حصرت مهمها في تأمين الحماية الاستراتيجية للطرق البحرية والتجارة ، وأمنت طريق الهند بالحصول على مستعمرة الرأس وجزيرة موريشيوس في المحيط الهندي شرق مدغشقر من من فرنسا . كذلك استولت على سنغافورة ( ١٨١٩ ) (٢) . واستولت على مضيق ملقا من هولندا ( ١٨٢٤ ) وعلى سرلاك وبورنيو ( ١٨٤٢ ) ولذا أطلق على المحيط الهندي «بحيرة بريطانية» ، (٣) .

وكان لإفتتاح قناة السويس ، واستعمال السفن البخارية بدلا من الشراعية

(3) Moorehead, Alan., The White Nile Penguin Books. London 1963 p. 146.

(4) Grant & Temperly, Europe in 19th Century. p. 389.

(5) Stamp, Dudley, A commercial Geography. pp. 247 - 9.

أثر كبير أدى إلى فتح صفحة جديدة في تاريخ المحيط الهندي (١). فقد أضعف نسبياً سيطرة بريطانيا البحرية د Maritime Hegemony ، وفي نفس الوقت شجع فرنسا وهولندا على إنشاء أسطول للتجارة مع آسيا ومن ثم تحرير أنفسهم من اعتمادهم على السفن البريطانية . كذلك أدى إفتتاح القناة إلى تشجيع فرنسا لاحتياض آمالها القديمة ، بالإضافة إلى أن القناة شجعت إيطاليا وألمانيا للسيطرة واستغلال شرق أفريقيا . وهكذا تأثرت موازين القوى في المحيط الهندي نتيجة إفتتاح قناة السويس (٢).

وقد اعتد أثر قناة السويس للشرق الأقصى الذي كان خلال القرن التاسع عشر مسرحاً للصراع الاستعماري في ثلاث دوائر : الهند الصينية بما فيها الملايو والصين ولاسيا سواحلها وجزر الاقيانوسه المتناثرة . فقد سهلت قناة السويس الدول التي لها مستعمرات في هذه المناطق وجعلتها أكثر قرباً ، فتدخلت أساطيل هذه الدول عن استخدام طريق رأس الرجاء وعمدت إلى عبور قناة السويس وأصبح الطريق البحري الجديد يمر عبر محطات للتزود بالوقود ومراكز إصلاح وصيانة السفن في جبل طارق ومالطة وبور سعيد والسويس وعدن . وأكبر دليل على تسهيل قناة السويس لنمو حركة الاستعمار في الشرق هو حركة نقل الجنود المتجهين للهند وغيرها العائدين من الشرق فقد سهلت القناة الأمر للدول الاستعمارية خصوصاً في حالة الأزمات ، وقد أوردت صحيفة قناة السويس أرقاماً بالقوات العسكرية وكذلك السفن الحربية التي عبرت القناة

(١) تبلغ مساحة المحيط الهندي ١٧ مليون ميل مربع وقد اختصرت القناة المسافة من أوروبا إلى المحيط الهندي بنسبة كبيرة .

(2) Alvin, J. Cottrell, The Indian Ocean its political, Economic and military importance. New York. 1972, p. 10.

(٦٤ سفينة) خلال عام ١٨٧١ تقرب من على أهميتها الاستراتيجية بالنسبة للمسيكين (١).

هذا ولم تقتصر مصالح بريطانيا على الهند بل تعدتها إلى المصالح التجارية الهامة في الشرق الأقصى . ففي عام ١٨٣٤ حلت الحكومة البريطانية محل شركة الهند الشرقية في إدارة المجموعة التجارية في كانتون ( Canton ) بالاتفاق مع السلطات الصينية . وخلال السنتين عامي ١٨٣٤ و ١٨٣٥ انشغلت بريطانيا كلية في الشرق الأقصى نتيجة لنمو مصالحها التجارية في الصين واليابان . بالإضافة إلى أن موجة الاستعمار البريطاني التي شملت الهند وإفريقيا أخذت تتركز على شواطئ الشرق الأقصى من أجل تنمية التجارة . ولقد خلق التطور الصناعي السريع لبريطانيا حاجة ملحة لمجالات من التوسع التجاري وأصبحت هدفا دوليا للسياسة البريطانية لتأمين السوق في هذا العالم الذي يستطاع استيعاب كمية كبيرة من التجارة من أي منطقة أخرى . وكانت للصين دائما في نظر بريطانيا ثروة تجارية أسطورية: A Commercial Eldorado ، تفتح مجالات لا حصر لها وآمالا غير محدودة لدولة صناعية كبرى مثل إنجلترا . وكان العمل الرئيسي أمام الدبلوماسية البريطانية خلال الجزء الأكبر من هذه الفترة ( ١٨٧٤ - ١٨٩٤ ) هو فتح أسواق الصين للتجارة البريطانية (٢) .

وكانت سياسة بريطانيا تجاه الشرق الأقصى هي سياسة " الباب المفتوح " ، وهي تعني فتح قنوات للتجارة بالقوة والبقاء على الصين كمجال مفتوح لنفوذ الجميع . وبالنسبة للدول الغربية تعني إقتسام الأرباح والنوائد للناجحة . وعندما

(1) Bulletin Décadaire No. 27, 22.9.1872 p. 2.

(2) Hubbard, G.E., British Far Eastern Policy, N.Y. 1943.

حصلت بريطانيا على جزيرة هونج كونج (١٨٤٢) في اتفاقية نانكينج Nanking كركز لتخزين البضائع وكبحوض لإصلاح السفن التجارية فقد جعلت مفتوحة للجميع ، وتكون المجلس البلدى على أساس دولي (١) .

وننتقل الآن إلى أهمية القناة لفرنسا وذلك على ضوء سياستها البحرية والاستعمارية شرق السويس وغربه . ففرنسا هي القوة البحرية التالية لبريطانيا واهتمامها بقناة السويس نابعة من كونها دولة من دول حوض البحر المتوسط من جهة ومن جهة أخرى تواجد مستعمرات لها فيها وراء البحار . فانجلترا لم تكن وحدها المهتمة بالاستراتيجية البحرية والنشاط البحري . بل كانت فرنسا تقتنى أثرها وتنافسها في هذا المجال، فوجد مثلاً (جول فيري) (Jules Ferry) (٢) رئيس وزراء فرنسا - يصرح في إحدى خطابه وبأن السياسة الاستعمارية ضرورية لكي تعطى لاسطول الحرب نقطة رسو وتموين بالوقود . وهذا هو السبب الذي يدفعنا للحصول على تونس ، وسايجون والهند الصينية والسبب الذي يدفعنا في الحصول على مدغشقر، (٣) .

وكانت فرنسا لها مصالح إمبريالية في غرب وشرق السويس . فبالنسبة لغرب السويس في حوض البحر المتوسط نجد أن المصالح الفرنسية قديمة ترجع الى ما قبل القرن التاسع عشر ، فقد احتلت فرنسا الجزائر (١٨٣٠) ثم تونس (١٨٨١) وأخذت تنو إلى المغرب ، هذا بالإضافة الى تنمية مصالحها وتفوذها في شرق

(1) Ibid.

(2) Pierre Renouin, La Politiques d'Expansion Imperialiste.  
Paris. 1939. p. 11.

(٣) بيير رينوفان - تاريخ العلاقات الدولية ص ١٦٦ - خطبة جول فيري في

بحوض البحر المتوسط في مصر وسوريا ، ففي مصر نجد أن عقد امتياز قناة السويس (١٨٥٤) قد إقترن بنمو النفوذ الفرنسي في مصر ، وأرادت فرنسا أن تجعل القناة الأساس الذي تبقى عليه صرح نفوذها في البلاد والبوابة الرئيسية التي يدخل منها هذا النفوذ ، بل إنها اعتبرت القناة مشروعاً فرنسياً قومياً . وكانت فرنسا تأمل تحويل البحر المتوسط الى بحيرة فرنسية ، بل إن قنصل فرنسا بتونس روستان Roustan يراه بحيرة فرنسية لأن فرنسا هي الدولة الكبرى التي تطل شواطئها عليه وتلاصقه ، وشمال إفريقيا والشرق أراضى للحملات الصليبية والبعثات التبشيرية خير دليل على نفوذ فرنسا الذي لا يموت (١).

هذا ونتيجة للتنافس الاستعماري مع إنجلترا في المسألة المصرية والتوتر المتزايد مع إيطاليا اهتمت فرنسا بوضع استراتيجية بحرية في البحر المتوسط تقوم على التركيز الشديد في القوة البحرية الفرنسية داخل هذا الحوض فوجدتها تركز معظم سفنها في ميناء طولون (٢).

كذلك نظرت فرنسا الى ميناء بنزرت على أنه مرحلة في الطريق تجاه مصر والشرق ، ومنه يمكن انضمام الاسطول الفرنسي الى قطاع الاسطول الروسي في البحر الأسود، وإذا حدث ذلك سيصبح لها السيادة على مياه شرق جبل طارق. وهذا ما كانت تحشاه إنجلترا وتحول دونة. كذلك يمكن عند تحصين ميناء بنزرت أن يتحول الى ميناء حربي يستطاع التحكم في الطريق البحري فيما بين جبل طارق

(1) Safwat, M.M., Tunis and the Great Powers. (1878—81) Alexandria. 1943 p. 111, Cf. Marriot, The Eastern Question p. 239.

وعبد العزيز الشناوى - قناة السويس والتحديات السياسية - ص ١٠ المذمة .

(2) Marder, Op. Cit. p. 145.

## ١٣٤ -

وقناة السويس ، وعن طريقه يمكن تهديد جنوب إيطاليا (١) ، وتكن أهمية بنزرت أيضاً فى كونه مأوى مأمون للسفن عند الانسحاب بالنسبة . لقطع الأسطول الفرنسى ، وهذا ما ذكره أنه إذا لم تسيطر فرنسا على البحر المتوسط فيجب علينا أن نكون قادرين على حماية طريق تجارتنا ضد السفن الخارجة من ميناء بنزرت . وإذا سيطرت فعلا على البحر فإن ميناء أوأحد ليس فى مقدوره تقريباً تغيير حالة الأشياء (٢) . وقد انتهت إنجلترا وإيطاليا هزيمة فرنسا ١٨٧٠ لسيادة نفوذها فى تونس (٣) .

وإذا انتقلنا الى شرق السويس ، نجد أن فرنسا هى الأخرى لم تقف مكتوفة الأيدى أمام الدشاطر الانجليزية فى البحر الأحمر ، فحاولت الحصول على نقاط ارتكاز بحرى به ، فهى قد نظرت الى بريطانيا بعين الحسد باستمرار ، فأملأها فى الشرق قد آلت الى إنجلترا بصورة أو بأخرى بمقتضى معاهدة باريس ١٧٦٣ ، وهى تملك عدن وبريم بصنفة مستمرة ، وهما نقطتان حريتان تحكمان ومخدمان الملاحة فى البحر الأحمر والخليج العربى والمحيط الهندى . وكانت السفن الفرنسية المتجهة الى الهند والهند الصينية والصين واليابان تتجه الى عدن — التى يسيطر عليها الانجليز — وذلك لأخذ التموين لهذا نجدتها تحاول هى الأخرى الحصول على نقاط ارتكاز فى البحر الأحمر مثل إنجلترا . فقامت فرنسا بمحاولات لاستغلال ميناء أو بوك (Obock) (٤) وكانت الصحف الفرنسية تحت السفن

(١) تقع بنزرت على بعد ١٢٠ ميل من صقلية و ٢٩٥ ميل من نابلى .

(2) Ibid, pp. 149, 151, 152.

(3) Safwat, Tunis and The Great Powers. p. 110.

(٤) يقع ميناء أو بوك فى مدخل البحر الأحمر الجنوبى وهو ميناء طبيعى عمى من الرياح التى تهب من الالاحه به .

الفرنسية على استخدام هذا الميناء وعدم اللجوء للموانئ الأجنبية للتزويد بالوقود والمواد الغذائية (١).

وحصلت فرنسا على ميناء أوبوك بمعامدة (أوبوك) المنعقدة في باريس في ١١ / ٣ / ١٨٦٢ ، وفي ١٩ مايو قام (شيفر) (٢) بالاستيلاء على خليج أوبوك وأراضيها بإسم الإمبراطور ونزلت فصيلة مشاة الأسطول المسلمين للشاطئ. ورفضت العلم الفرنسي على الشاطئ لإثبات أن أوبوك أصبحت ملكاً لفرنسا (٣). وفي نفس العام قامت مفاوضات بين شركة المساجيري مارتيم البحرية الفرنسية لإنشاء خط ملاحى موازى للخط الملاحى الانجليزى واقترحت الحكومة الفرنسية ميناء أوبوك على إدارة شركة المساجيري مارتيم كركز لتزويدها بالفحم والمزى عند المدخل الجنوبى للبحر الأحمر إلا أنها رفضت ذلك لأنها كانت قد حصلت على قطعة الأرض اللازمة لها في عدن (٤).

واعتمدت الحكومة الفرنسية أنه لا مستقبل لمنطقة أوبوك لأنها منطقة جافة غير مسكونة. وظلت متمسكة بهذا الرأى سنوات وظهر أن فرنسا كانت تهدف باستيلائها الصورى على هذا الميناء الاحتفاظ بإمكانية أخذ قرار فى المستقبل بخصوص المنطقة المجاورة لعدن وبريم والتي كانت انجلترا تسيطر عليها. إلا أن وزير الخارجية الفرنسية أصدر فى عام ١٨٨١ تعليماته بعد أن اشهد نشاط

---

(1) Bulletin Décadaire, No: 12, 12. 4. 1872. p. 2; Cf. No. 32, 12. 12. 1872.

(٢) السكرتير الشرقى للإمبراطور نابليون الثالث .

(٣) جلال يحيى - التنافس الدولى فى بلاد الصومال - دار المعرفة ١٩٥٩

ص ٤٠ - ٤٤ .

(٤) المرجع السابق ص ٤٩ .

الإيطاليين في عصب وتأکید مصر لحقوقها على سواحل البحر الأحمر ووجود انجلترا في عدن بأن يقوم قبطان أول سفينة فرنسية تمر عبر قناة السويس متجهة للمحيط الهندي بعمل تحديد عام للأراضي المحكومة في أو بوك طبقا لمعاهدة ١٨٦٢ وإرسال خريطة بها لوزارة البحرية . وبعد احتلال انجلترا لمصر ١٨٨٢ سمحت فرنسا للتوسع في أو بوك ليسكون نواة لمستعمرة الصومال الفرنسي (١) . وحاولت فرنسا الاستيلاء على ميناء والشيخ سعيد، المواجه لجزيرة بریم بشرائه من حكامه المحليين ، ولكن موقف بريطانيا والحكومة العثمانية جعل الفرنسيين يغادرون منطقة الشيخ سعيد نهائياً في ديسمبر ١٨٧١ ، واحتلته قوات عثمانية وحولته إلى محجر صهي للحجاج (٢) . كذلك استولى الفرنسيون على جيبوتي Djibouti في الصومال عام ١٨٨٨ ومدغشقر ١٨٩٥ (٣) .

خرجت إيطاليا بعد الوحدة متطامة هي الأخرى لمنطقة البحر المتوسط تراودها أحلامها القديمة في عظمة الامبراطورية الرومانية القديمة ، وتطلعيها لقونس — موقع قرطاجة القديم — كزاوية لامبراطورية جديدة ، ولكنها لم تنجح في تونس . كذلك حينما فكرت الحكومة الإيطالية في افريقيا الشرقية والبحر الأحمر كان السبب في ذلك يعود إلى تفكيرها في المزايا التي ستعود عليها في سياستها الدولية باستيلائها على قواعد بحرية على طريق المحيط الهندي عبر البحر الأحمر وعلى الناحية الجنوبية للطرق البحرية الكبيرة في البحر المتوسط (٤) .

(١) المرجع السابق ص ٥٢ - ٦٢ .

(٢) فاروق أباطه ، مدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ص ٤١ - ٤٥ ، نقلًا عن الوثائق البريطانية .

(3) Alvin, . Cottrell, The Indian ocean, Op. Cit: p. 10.

(٤) إيمر ديفوفان - تاريخ العلاقات الدوائية - ترجمة جلاله يحيى ص ١٧٠ .



وكانت إيطاليا قد بدأت اتصالها بالبحر الأحمر وسواحه عن طريق وصال  
التبشير والمستكشفين الجغرافيين الذين حاولوا حتى قبل قيام الوحدة الإيطالية  
إغراء بلادهم للدخول في علاقات تجارية وسياسية مع البلاد الواقعة على البحر  
الأحمر وعلى إنشاء مستعمرة تعطل على هذا البحر وتساعد على التنفيس عن مشكلة  
السكان والهجرة إلى أراضي خاضعة للحكومة (١).

وقرب افتتاح قناة السويس أراد الإيطاليون الاستفادة من هذه الامكانيات  
الجديدة سواء للملاحة والتجارة أو للاستعمار . وسيكون هذا هو الأصل في  
حصول الإيطاليون على مركزهم الأول في عصب Assab . فقد بسطه التغلغل  
الإيطالي في ساحل البحر الأحمر والسودان الشرقى عندما ابتاعت شركة  
« روباتينو الإيطالية للملاحة » « Florio Rubbattino comp » من أحد  
الشيوخ المحليين منطقة صغيرة من الأراضي الصحراوية على الساحل بالقرب من  
قرية عصب عند مضيق باب المندب ، وذلك في نوفمبر ١٨٦٩ بمبلغ ٨١٠٠ ريال  
عن طريق أحد المبعشرين الإيطاليين في هذه المنطقة ويدعى « الاب سايتو »  
Professor Sapeto ، فقد تمكنت الشركة الملاحية المذكورة بواسطة أرمسا  
من ابتياع الأراضي المجاورة لعصب ، في سنتي ١٨٧٩ ، ١٨٨٠ (٢) وكان

(١) يجدر التنويه هنا بأن موازين القوى الدولية تأثرت بشكل مباشر بالتغيرات السكانية  
التي جرت إبان تلك الفترة . ففي عام ١٨٧٠ بلغ عدد سكان ألمانيا ٤١ مليون نسمة والنمسا  
٣٨ مليون نسمة ، وفرنسا ٣٦ مليون نسمة ، وبريطانيا ٣١ مليون وإيطاليا ٢٦ مليون  
والروسيا ٧٧ مليون . وفي عام ١٨٨٠ بلغت ألمانيا ٤٥ مليون والنمسا ٣٨ مليون  
وفرنسا ٣٧ مليون وإنجلترا ٣٥ مليون وإيطاليا ٢٨ مليون وروسيا ٨٩ مليون .  
راجع : Taylor, Op. Cit. p. xxv. cf. Lowe, Op. Cit. pp. 8-9.

(2) Robinson, Rowan, England, Italy, Abyssinia, London,  
1935, p. 67.

الهدف من أخذ «عصب» سخلق محطة بحرية لها قيمتها بين أوروبا والشرق الأقصى لتزويد السفن بما يلزمها من وقود ومياه ومأكولات في أثناء رحلتها إلى الشرق بعد إفتتاح قناة السويس . وأراد روياتينو ( مالك الشركة ) (١) أن يتشبهه بفرنسا التي اشترت ميناء أوپوك ( ١٨٦٢ ) فاتصل بدوره بوزارة البحرية ، فوافقت الحكومة الإيطالية على إعطاء إعانة ( لروياتينو ) لتساعدته لإنشاء خط ملاحى مع الشرق الأقصى يمر عبر قناة السويس . وفى نفس الوقت قام سايديو بالمفاوضة مع الشيوخ المحليين على سواحل البحر الأحمر لشراء الأراضى اللازمة لإنشاء محطة للشركة الإيطالية . واعتبرت شركة روياتينو الشيوخ المحليين الذين باعوا لها هذه الأراضى كزعماء مستقلين . وسعت إلى إعطاء حقوق ملكيتها وتم ذلك فى عام ١٨٨٢ .

وكانت الحكومة المصرية قد احتجت على هذه الصفقات بأنها متعارضة مع ما لمصر من حقوق السيادة على هذه الجهات ولكن بدون جدوى . وفى عام ١٨٨١ عين مقيم ايطالى فى «عصب» وحاول الإيطاليون فى نفس العام فتح ميناء آخر فى ( بيلول ) Beilul ولكنهم لم تنجح فى الاستيلاء عليه سوى فى يناير ١٨٨٥ . وستصبح «عصب» بالنسبة لإيطاليا هى النواة والمركز الذى ستقوم مع منه فى سواحل البحر الأحمر وشرق إفريقيا (٢) وهكذا فتحت قناة السويس الباب للاستعمار الإيطالى على سواحل البحر الأحمر . فنجد صحيفة التيمبسو الإيطالية ( Le Tempo ) تذكر أن قناة السويس ستعبد للإيطاليين بحجهم

(١) راجع الفصل الثانى من الباب الأول من الشركات الملاحية الإيطالية - ص ٩٣-٩٤ .

(2) Robinson, Rowan., England, Italy, Abyssinia p. 67,

وراجع أيضا : محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ٤١٨ - ٤١٩ ، جلال يحيى

ب البحر الأحمر والاستعمار ص ٤٠ - ٤٩ .

التجارى القديم . وكانت موانى ايطاليا وجنوا وفيينيسيا منافسة لميناء مرسيليا ، وكذا بالنسبة لشركة الملاحة البريطانية P & O التى اتخذت ميناء فيينيسيا كميناء رحيل حيث تذهب السفن التجارية متجهة لليابان . ولقد قامت الشركات الملاحية الايطالية والى منحها الحكومة مساعدات مالية لتأمين المواصلات الايطالية فى البحر المتوسط والبحر الاحمر والمحيط الهندي ، وبنقل حاصلات ايطاليا المختلفة إلى الشرق وكذلك استيراد ما تحتاجه من الهند والصين واليابان عن طريق التبادل التجارى . وبذلك كانت السفن الايطالية تقوم بخدمة المصالح الاقتصادية الايطالية (١) .

أما بالنسبة للروسيا فإن سياستها البحرية كانت باستمرار تهدف إلى الوصول للبحر المتوسط وتأثيرها على الاستراتيجية البحرية فى هذا الحوض . وفى الحقيقة إذا نظرنا إلى تكوين روسيا الجغرافى نجد أنه فى الوقت الذى كانت توجد فى الامبراطورية الروسية انهار كثيرة صالحة للملاحة وبحيرات واسعة فإن روسيا نظرا لأكبر حجمها فهى أسوء من أى دولة أخرى بالنسبة لمنافذها البحرية . فعلى الرغم من وقوعها على ثلاثة سواحل: أحدها المحيط المتجمد Arctic ocean نجده عديم الجدوى عمليا . والثانى المحيط الهادى ويمكن استخدامه لحد معين ، لأنه مغلق معظم أشهر السنة . وكذلك البلطيق ، مغلق لشهور عديدة بسبب الجليد ، أما البحر الأسود فـ هو فى الوقت الذى يشمل فيه منفذا لروسيا طوال فصول السنة تجاه البحر المتوسط إلا أنه كان ينقصه طرق المواصلات مع باقى روسيا ، بالإضافة إلى أنه كان عرضة لأن تغلق منافذه فى حالة الحرب . هذه السياسة الخاصة بالحاجة إلى منافذ بحرية ( Seaboard ) كانت تمثل عاملا

هاما في تاريخ روسيا، وهو السبب في اضطهادها بالدول الأخرى في الوقت الذي كان فيه ذلك باعثا على الاستيلاء على أراضى جديدة من أجل الوصول إلى منافذ بحرية لكي تكون البلاد على قدم المساواة مع البلدان الأخرى (١).

لذلك شكلت مشكلة المناق والمنافذ البحرية عاملاً هاماً في السياسة الروسية تجاه الدولة العثمانية طوال القرن التاسع عشر (٢). فعندما هزمت روسيا في حرب القرم ووقعت معاهدة باريس في ٣٠ مارس ١٨٥٦، فرضت المواءمات، ١٣، ١٤ من المعاهدة على روسيا والدول المجاورة حياد البحر الأسود، وكان حياد البحر الأسود نجاح كبير للسياسة الانجليزية (٣).

وكانت معاهدة باريس غريبة لآمال روسيا وأذلاً لها. فقد سارت طوال قرن ونصف تجاه أهداف ثلاثة رئيسية: إنشاء قوة بحرية وتجارية على سواحل البحر الأسود تمثل سيادتها هناك، والحصول على منفذ حر لها إلى البحر المتوسط والحصول من الباب العالي على اعتراف بمركز روسيا كحامية للحريات السياسية والدينية للرعايا المسيحيين (٤) وأن مسألة حياد البحر الأسود ومسألة نمو البحرية الروسية، كانتا بالنسبة لانتجلترا مسألة حساسة وعلى جانب كبير من الخطورة لها. فالساحل الروسي ببناء أسطول بحري وقوة بحرية وتحويل موانئ وسواحل البحر الأسود إلى ترسانات بحرية كان فيه تهديد بالنسبة لتلك القوة التي كانت لها مصالح كبيرة في الشرق الأوسط والشرق الأقصى. أما بالنسبة لروسيا فقد

(1) Krausse, A., Russia in Asia Op. Cit. p. 92-3.

(2) Marriot, Thèremaking of Modern Europe. London 1938, pp. 135-6.

(٣) محمد فريد، تاريخ الدولة العلية العثمانية من ٢٧٨ - ٢٧٩.

(4) Marriot, The Eastern Question, p. 279.

نظرت إلى حياد البحر الاسود كقدخل في شؤونها الداخلية لا يمكن احتمالها وأن ذلك فيه قيد على تطور روسيا . فانهزت أول فرصة للتخاص من هذا القيد الكريه ، وجاءت الفرصة عام ١٨٧٠ بنشرب الحرب الفرنسية البروسية ، وحيث أن روسيا قد أدت خدمة كبيرة لروسيا لوقوفها على الحياد ، لذلك أعلنت روسيا إلغاء حياد البحر الاسود ( ١٨٧١ ) (١) .

هذا وكان من نتائج حرب القرم أيضا اتجاهاها في توسعاتها شرقا لاقتلاع معظم آسيا الوسطى والقوقاز ، وأوصلها ذلك إلى تخوم الهند البريطانية . وازداد التوتر بين القوتين قوة البر وقوة البحر ، ورأت انجلترا في تقدم روسيا تهديدا واضحا للهند وشبهات من وقوع افغانستان ويران تحت النفوذ الروسي (٢) . لذلك اتبعت انجلترا ازاء التهديد الروسي للهند والبحر المتوسط والخليج العربي سياسة الاحتواء : Containment والتطويق Encirclement حتى تظل روسيا محصورة في قاريتها . وقد اتخذت القوى البحرية ازاء روسيا سياسة العصد Checkmate (٣) .

هذا وقد أدى افتتاح قناة السويس للملاحة إلى وصول السفن الروسية إلى مياه الخليج العربي حيث أرسل الروس هناك بعثة فنية لاختيار المواقع الملاحة لاقامة موانئ روسية فيها ، وهي لو نجحت مهمتها لآتمت حلقة تهديدها للمخذ فيما بين نهر آموداريا وبين هذا الخليج وأدى وصول روسيا إلى الخليج إلى ازعاج الانجليز (٤) .

(١) Ibid: p. 280.

(٢) محمد مصطفى صفوت - مؤتمر برلين والدول العربية ص ١٧ - ١٩ .

(٣) جمال حمدان - استراتيجية الاستعمار والتحرير ص ١٢٠ - ١٢١ .

(٤) ابراهيم العريف - الاطلاع الاستعماري في الشرق الأوسط ص ١٠٤ - ١٠٦ .

ننتقل بعد ذلك إلى دراسة نتائج الحرب السبعينية على موازين القوى في أوروبا ، وعلى مصر وتركيا وإلى أى مدى تأثرت قناة السويس بتلك الأحداث ، ذلك أن قناة السويس لم تسكن بمعزل عن تلك الأحداث الدولية . ففي العام التالي لافتتاح قناة السويس للبلاحة ، جرت على أرض أوروبا أحداث خطيرة ، تركت آثارها العميقة في السياسة الدولية ، تلك هي الحرب البروسية — الفرنسية ( ١٨٧٠ — ١٨٧١ ) (١) وهذه الحرب وإن كانت حربا برية ، إلا أن ذلك لم يمنع من قيام صراع بحري بين القوتين فالأسطول الفرنسى كان مكونا من ٤٠٢ سفينة حربية . وكانت الحكومة الألمانية تشهر بالعجز بالنسبة لقوتها البحرية أمام الأسطول الفرنسى . لذلك فقد تدخلت منذ بداية الصراع عن الدخول في مباراة مع الأسطول الفرنسى المتفوق عليها . وأصبحت مهمة الأسطول الألمانى الأساسية منع أى قوات من النزول على سواحلها لغزوها (٢) . وقد توجهت وحدات الأسطول الفرنسى الموجودة في ميناء طولون بمحوض البحر المتوسط إلى ميناء بريست Brest شمالا خشية أن تتحالف البحرية البروسية مع الإسبانية في عملية إعاقة نقل القوات الفرنسية والمعدات الموجودة بالجزائر إلى فرنسا . وفي الواقع نرى أن انتصارات ألمانيا الساحقة قد شلت فاعلية الأسطول الفرنسى . ولكن لم يحل ذلك دون قيام الأسطول الفرنسى بعمليات بحرية عامة لها أهداف مزدوجة مثل شل حركة التجارة الألمانية ومحااصرة موانئ ألمانيا على بحر الشمال ، وحماية الشواطئ والممتلكات الفرنسية .

(١) أعلنت فرنسا الحرب رسميا في ١٩ يوليو ١٨٧٠ ، وعند المصباح أول مارس

١٨٧١ .

(2) Roussel, commandant, Histoire générale de la guerre

Franco — Allemande, 1870 — 71, Tome. 6, pp 272—4.

أما بالنسبة لوحداث الاسطول الموجودة خارج فرنسا فلم تظل مشلولة الحركة فقد قامت بمحاصرة السفينتين الحربيتين الألمانيةين : Herta و Medusa في مياه الصين وظلت حبيسة بميناء الصين طوال فترة الحرب ، كذلك اجأت بعض قطع الاسطول الألماني إلى الموانئ الاسبانية (١) .

وتجدر الاشارة هنا إلى أن قناة السويس التي نص عقد امتيازها على حيادها (٢) ولم يتعرض هذا الحياد للانتقاض ، فجاءت الحرب الفرنسية البروسية لتسكون أول اختبار لحيادها . ولما كانت الدولة العثمانية وهى صاحبة السيادة على مصر وقتذاك قد التزمت الحياد في هذه الحرب فقد سمح لسفن الدولتين المتحاربتين بعبور القناة دون عائق واحترمت هذه السفن مركز القناة فلم ترتكب اعدالا عدائية بداخلها (٣) .

ويمزجة فرنسا نأثرت قناة السويس — بطبيعة الحال — بهذا الحادث ، ذلك أن فرنسا هي صاحبة مشروع قناة السويس ، ونفوذا هو السائد في مصر . وكان ثقل فرنسا السياسى والا دنى وراء قناة السويس . وقد بلغ ذروة نفوذها — كما ذكرت عام ١٨٦٩م — إبان افتتاح قناة السويس . وكان الفرنسيون يفتخرون بمهمتهم الحضرارية بمصر التي هي بمثابة إبنه لفرنسا بالتبني — بل قالوا بأن فرنسا — بعد النيل هي التي صنعت مصر (٤) .

(1) Ibid. p. 276.

(٢) المادة ١٤ من عقد الامتياز ١٨٥٦ .

(٣) عبد الله رشوان ، للركر الدول لقناة السويس ص ٣٨-٢٩ ، عبدالرزاق الشناوى ،

قناة السويس والسياسية ص ١٠ المقدمة ص ( ى ) وراجع (حياد القناة) .

بالمفصل الأول من الباب الرابع .

(٤) احمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر والمسألة المصرية ص ١٢ .

وظلت فرنسا حتى هزائم الحرب السبعينية على استعداد لتقاومة استفحال النفوذ الانجليزي في مصر بكل وسائلها ، ويذكر فريسنيه : « لقد أصبح من الاهمية بمكان وفي كل وقت ، أهمية مصر لفرنسا باعتبارها منطقة هامة من مناطق النفوذ الفرنسي . مصر هي ملتقى المواصلات بين أوروبا وآسيا وأفريقيا ، وأن السيادة التجارية وكذا السيادة العسكرية ظهرت معتمدة على المركز الذي يمكن الحصول عليه في هذا الاقليم ذي المزايا المذكورة » وأن فرنسا لم يغمض لها جفن يوما واحدا عن أرض الفراعنة منذ حملة بوناپوت عليها ، (١) ويضيف بأن فرنسا كانت تنظر أحيانا إلى درجة نفوذها في العالم بالقياس بالدور الذي تلعبه على ضفاف النيل ، وكيف واجهت من قبل التحالف الأوروبي لحماية بحال مصر (٢) .

ولما شعر ساسة فرنسا بضعف بلادهم وعزلتها على أثر هزائم الحرب السبعينية وجدوا أنفسهم مرغمين على تحسين علاقاتهم بالإنجلترا ازاء المسألة المصرية . وفي نفس الوقت تسعى بريطانيا إلى هذا الفراغ في منطقة شرق البحر المتوسط ، نتيجة هزيمة فرنسا . وقد مهد ذلك الجو الظروف لإنجلترا لتضع يدها على قناة السويس فيما بعد . ويصف أحد المؤرخين البريطانيين ( تيلور ) هزيمة فرنسا بقوله : « نهاية السيادة الفرنسية » . « The and of French Primacy » (٣) وهكذا بهزيمة فرنسا تحطمت أسطورة الأمة الكبيرة : ( La Grande Nation ) التي تعكس أوروبا إلى الأبد وبدأ ميزان القوى في أوروبا يتغير (٤) .

(1) Ereyçmet, Rouvenits, Op. Cit p. 215.

(2) Ibid. pp. 215-6.

(3) Taylor, The struggle for mastery in Europe. p. 201.

(4) Ibid. p. 210.



أما فيما يتعلق بنتائج الحرب السبعينية على روسيا وإنجلترا ، فنجد الروسية وقد تخلصت من قيود معاهدة باريس ( ١٨٥٦ ) بالنسبة للبحر الأسود . وقد شجع بسمارك روسيا على هذا الإجراء لأنه أراد أن يشغل إهتمام وسخط إنجلترا في اتجاه آخر ، ولتحميها من القيام بعمل مشترك بين إنجلترا والنمسا والروسيا في جانب فرنسا المهزومة . لذا نجد بسمارك يشجع روسيا — سرّاً — بأن تعلن لثانيتها لنصوص معاهدة باريس الخاصة بالبحر الأسود ، والتي كان « بالمرستون » قد مد أجل حرب القرم عامّاً للحصول على شروط حياد البحر الأسود (١) .

أما بالنسبة لإنجلترا فإنها كانت أكثر ميلاً إلى الاعتقاد بأن النصر البروسي على فرنسا قد حسن من توازن القوى في أوروبا . وكان ساسة إنجلترا من قبل يأملوا في أن تأخذ ألمانيا مركز النمسا كحليفهم المحايد ، ولإبقاء روسيا وفرنسا مقيدتان في أوروبا ، في الوقت الذي تقوم فيه بريطانيا ببناء رعاياها وإمبراطوريتها فيما وراء البحار . ولذلك كان البريطانيون مهتمين بوجود « عصبة محايدين » ليس كتمهيد للتدخل واسكن لمنع تدخل الآخرين (٢) .

كذلك تأثرت كل من مصر وتركيا وقناة السويس بنتائج الحرب السبعينية فيوجد أن العلاقات المصرية التركية قد توترت مرة أخرى كنتيجة غير مباشرة لهذه الحرب . ذلك أن الخديوي اسماعيل كان قد سافر إلى الاسكندرية عندما كانت تذر الحرب الفرنسية البروسية على الأبواب ، وقد أشار البعض على اسماعيل بتأجيل سفره لهذا السبب ريثما تزول الجفوة التي أوجدها خلافه الأخير مع السلطان .

(1) Travelyan, G.M., British History in the nineteenth century, Pelican Book No. A 715. London 1965, p. 353.

(2) Ibid. p. 213;

لكن اسماعيل أبى وكان يحمل معه الاموال للإستانة ، وربما لأنه كان يتوقع تلك الحرب ويعتقد ، كما يعتقد الجميع فى تلك الأيام ، أن النصر مضمون لفرنسا . وعندئذ يتمكن من الاستمادة من النصر الفرنسى إبان وجوده هناك . غير أن الحرب فاجأته بسرعة نشوبها ورجحان كفه بروسيا على فرنسا ، فعجل بمودته إلى مصر (١) .

وأنزع اسماعيل من قرار روسيا بإلغاء حياد البحر الاسود فاعتقد أنه فى حالة نشوب حرب بين روسيا وتركيا سيمرتب عليه مشاكل فى الشرق . وأعتقد أن أول شىء بالنسبة لإنجلترا فى هذه الحالة هو احتلال مصر لتأمين طريق مواصلاتها مع الهند فى حالة انهيار تركيا . لذلك رأى اسماعيل أنه من الضرورى القيام بإجراءات الدفاع فأعطى الأوامر للجيش بالاستعداد وأجاب الخديوى على استفسارات الكولونيل ستانتون — قنصل إنجلترا فى مصر — على أسباب التسليح ، بأن الحرب كما تبدو له إذا — لشبت بين تركيا والروسيا فإن الأتراك ليس فى وضع يستطيعوا فيه مقاومة روسيا وعندئذ سيكون لزاماً على الخديوى بمد يد المساعدة للسلطان ، وهذه الإستعدادات ليس وراءها غرض آخر غير ذلك . وأكد اسماعيل استانتون أنه أخطر الباب العالى بهذا الأمر (٢) .

وقد نظرت القسطنطينية لتلك الاستعدادات على أساس أن الخديوى ينتظر الفرصة المتاحة لإعلان استقلاله بالبلاد . وقد استفسرت الحكومة الانجليزية من ستانتون عن وجود اتفاق إيجانى بين مصر وروسيا . كذلك أرسل قنصل

(١) الهايس الأيوبى ، تاريخ اسماعيل من ١٩٠٠ - ١٩٠٢ .

(2) Douin, Op. Cit. P. 582.

فرنسا لحكومته عن تردد الخديوى اسماعيل ، وأن رغبته الدفينة هي الانفصال (١) .

وقد أعتقدت الحكومة التركية أن هناك مراسلات بين السفير الروسى فى اثينا H. Sabouroff وزميله فى فينا ، وذلك البرقيات تروى بالتفصيل طبيعة الاتصالات التى قام بها قنصل روسيا فى مصر ، وبناء على توصيات اجناتيف Ignatieff ( سفير روسيا بالاستانة ) فإن دى لكس ، ( De Lex ) — القنصل الروسى العام فى مصر — سيسعى لتشجيع الخديوى لاعتد تحالف مع روسيا عن طريق إقناعه بأن روسيا تسعى إلى تشجيع القويىات الشرقية لنيل استقلالها . ورد الخديوى على هذه العروض بأن الحكومة الروسية يمكنها الإعتماد على موارد مصر . وأوضح القنصل الروسى للخديوى خطورة إعلان عدائه صراحة للباب العالى . وأنه من المستحسن لإنباع سياسة تهدئة السلطان . وكان الخديوى اسماعيل قد استدهى ( دى لكس ) فور سماعه انباء الغاء روسيا لحياذ البحر الاسود وأبدى له استعدادا لإبرام اتفاق عدم اعتداء ( Offensive et defensive ) مع روسيا . ثم أجرى اتفاقاً وقعه رئيس مجلس شرى النواب قبل إرساله إلى سانت بطرسبورج ، وهذه الوثائق — كما ذكر غالى باشا — نشرت فى يوم مشهود تحت اسم د خيانة الخديوى ، إلا أن السيد هنرى اليوت ، الذى اعتاد على مؤامرات الروس فى الشرق عبر عن شكوكه فى صحة تلك الانباء ، (٢) .

(1) Ibid: p. 582.

(2) Ibid. pp. 582—3;

ودارج أيضا — احمد عبدالرحيم مصطفى ، مصر وتركيا ص ٢٦٠ — ١٦١ .

Sammarco; Tom. 3. Op. Cit. pp. 211—212.

وسبب آخر من أسباب توتر العلاقات المصرية التركية هو قيام ثورة العسك  
(١٨٧٠ — ١٨٧١) خلال شهر نوفمبر ١٨٧٠ حيث هدد مركز الأتراك في اليمن ،  
وأهتقد الباب العالي أن للخديوى يدأ في هذه الثورة - فأرسل السلطان سفناً  
حربية وحاملات جنود عبرت قناة السويس في طريقها للبحر الأحمر (١) ، وكانت  
السفن الحربية التركية ترسو بصفة مستمرة في غاطس السويس (٢) . وقد أثار  
ذلك رغبة اسماعيل وشكوكه ، فشرع في تحصين ميناء السويس وبورسعيد  
وسواحل جنوب سيناء (٣) ، وتكررت شكوى الباب العالي لسفيرة إنجلترا  
بالاستانة من مسألة إعادة تسليح الجيش المصرى ، وإعادة تحصين البلاد ، وأن  
الحكومة التركية أبدت رغبة الشديدة فى أن تقوم بحماية قناة السويس بنفسها ،  
وذلك عن طريق بناء قلاع تحتلها القوات التركية (٤) . وأرسلت الحكومة  
التركية نيفوس Nevers للخديوى فى ٢١ أبريل ١٨٧١ ، للتفاهم معه فى مسألة  
قيامه بتحصينات فى السويس ، وإعطاء تفسيرات لذلك . وكان رد اسماعيل  
بأن تلك التحصينات هى بناء على توصيات سابقة صادرة من المؤتمر الدولى (٥) .  
واسكن اسماعيل امثل لطلبات الباب العالي وبدء يقلل التسليح ويسرح القوات

---

(1) Douin, T. ii, Op. Cit. pp. 583—4; Cf. Sammarco, Op. Cit.  
p. 212.

(2) Douin, Op. Cit., p. 585; Cf. Sammarco. Op. Cit. p. 212.

(3) Douin, Op. Cit., pp. 585, 6, 8; Cf. Sammarco., Op. Cit.  
p 212.

• أحمد عبد الرحيم ، مصر وتركيا ص ١٦٤ .

(4) Douin, pp. 591.

(5) Sammarco., Op. Cit. p. 213;

• أحمد عبد الرحيم ، مصر وتركيا ص ١٦٤ .

## ١٤٩

يفد أن أدرك أن مسألة البحر الاسود التي أثارتها روسيا قد حلت . وأخذ  
اسماعيل يعدل من سلوكه وقال إن أخبار ثورة العسير قد بولغ فيها (١) .  
هكذا ويلاحظ أن الدولة العثمانية استغادت من افتتاح قناة السويس فقد  
قربت المسافة بين الاستانة وسواحل البحر الاحمر ، بما ترتب عليه إحكام قبضة  
العثمانيين نسبياً على الحجاز ، وتوجيه حملة عسكرية تمسكت من استعادة اليمن  
إلى حظيرة الدولة العثمانية وسيطرت على صنعاء وأقامت حكومة عثمانية بها ١٨٧٢ ،  
أي غداة فتح قناة السويس بثلاثة أعوام (٢) .

وكان لمريضة فرنسا أثر على تحول اسماعيل إلى انجلترا وشرع في التقرب اليها  
ومن مظاهر هذا التودد سماحه لشركة Greenfield & Elliot الانجليزية  
بإصلاح ميناء الإسكندرية ، ولولا الحرب السبعينية لهد إلى شركة فرنسية بهذا  
العمل (٣) .

أما بالنسبة لنتائج الحرب السبعينية على قناة السويس فمجرد أن تلك المريضة  
كان لها تأثير ضار على النفوذ الدولي لشركة قناة السويس . فحكومة الجمهورية  
في فرنسا كانت أقل قدرة من حكومة الامبراطور على مساعدة شركة قناة  
السويس ، لأن مريضة فرنسا قد حوت توازن النفوذ *Balance of influence*  
في شئون الشرق الاوسط من فرنسا لصالح انجلترا . ويذكر وزير خارجية فرنسا

(١) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر وتركيا من ١٦٢ .

(٢) فاروق أهاظه - المحكم الثمانى فى اليمن (١٨٧٢ - ١٩١٨) رسالة ماجستير من

آداب إسكندرية ١٩٦٦ من ٧٧ - ٨٣ .

(٣) احمد الحقة ، تاريخ مصر الاقتصادية فى القرن ١٩ . من ٢٤٢ ، وراجع أيضا :

الياس الأيوبى - مصر اسماعيل - ١ من ٤٥٢ ،

Rownatt. M., Founders of Modern Egypt. p. 6.

« ريموسات » Remusat في مجلس النواب : « أنه يجب علينا أن نحول دون تحول هذا المشروع الفرنسي الحقيقي إلى أيدي أخرى » (١) .

هذا وقد سمحت الحكومة لدى اسبئس أن يقوم بدور السفير فوق العادة : « Supplemental ambassador » لدى الباب العالي بما كان منار احتجاج (سير هنري اليوت) . وكتب « لورد ليونز » من باريس : « أنه من الأمور المثبطة والمعوقة للأمور أن نصطدم في كل معاملاتنا مع الحكومة الفرنسية ، بخصوص قناة السويس ، مع دي اسبئس وهذا بدوره يؤدي إلى الاصطدام بالحكومة الفرنسية . » (٢)

ذلك التأييد الفرنسي الرسمي ، لم يكن سببه فقط أسباب استراتيجية بل كان أيضاً لحاية حقوق المساهمين الفرنسيين المالية . ذلك أن هزيمة فرنسا جعلت يخافون انجلترا تحبوا بالنسبة لإحتال قيام فرنسا باحتلال مصر كوسيلة لتمديد ممتلكات انجلترا في الهند (٣) .

كذلك كانت كارثة ( ١٨٧٠ ) سبباً في تغير السياسة والاتجاهات إزاء قناة السويس فنخلال حكم الامبراطور كانت الحكومة الفرنسية تهتم بعدم عداو بريطانيا وكانت قادرة على مساعدة ومساندة شركة قناة السويس عندما كانت تحتاج إلى ذلك ، ولكن في ظل حكومة الجمهورية كان تأييدها العلني للشركة غير عملي ، وأحياناً لا يمكن الاستفادة منه جدياً ، وكان ذلك بسبب فقدان فرنسا

(1) Marlowe, J., The making of Suez Canal. p 284.

(2) Marlowe, Op. Cit. p. 284.

تقلاً عن الوثائق البريطانية F. O.

(3) Ibid.

## نفاذ

لوزنما الدولى ونفوذها فى أوروبا والشرق الأوسط (١) .  
وأما بريطانيا التى طالما عارضت مشروع قناة السويس ، بإعتباره تهديدا  
استعماري فرنسى لها ، فانها الآن تحاول أن تحول هذا المشروع إلى مصدر قوة  
امبريالية بريطانية وهو عمل أصبح لمن السهل الوصول اليه بعد هزيمة  
فرنسا (٢) .

---

(1) Kinross, Lord, Between two seas. pp. 259—260.

(2) Ibid: p. 260.





# البَابُ الثَّانِي

## الآزِمَاتُ الْمَالِيَّةُ وَالسِّيَاسِيَّةُ

التي واجهت شركة قناة السويس في سنواتها الأولى

( ١٨٢٠ - ١٨٢٦ )



## الفصل الأول

### الآزمة الأولى

« مسألة بيع قناة السويس وفكرة تدويلها »

( ١٨٧٠ - ١٨٧٣ )

- ١ - حالة الشركة المالية بعد الافتتاح وخلال العامين الأولين .
- ٢ - قرض العشرين مليون فرنك لانقاذ الشركة من الإفلاس .
- ٣ - بروز مسألة تصفية وبيع شركة قناة السويس في الصحف .
- ٤ - إقتراح بنقل ملكية الشركة لانبجلترا وآخر بتدويلها على غرار نهر الهانوب:
  - أ - موقف الخديوى اسماعيل .
  - ب - تقارير قنصل بريطانيا العام في مصر د ستاننون .
  - ج - موقف وزارة الخارجية والتجارة البريطانية من المسألة .
  - د - موقف د دانييل لانج ، ممثل شركة قناة السويس بلندن ، .
  - هـ - موقف دى اسبس من المسألة .
  - و - موقف الحكومة التركية .
- ٥ - تحسن مركز الشركة المالى واختفاء المشكلة .
- ٦ - تحليل لانجهاات انجلترا من المسألة .



إن مسألة بيع شركة قناة السويس (١) مرتبطة بالآزمة المالية التي عاشتها شركة قناة السويس إبان الأعوام الثلاثة التالية للافتتاح . فقد كان دى لسبس ينفى حملة الاسهم بأرباح كثيرة ، وبأن يترقبوا العائد السريع لاهتمامهم . فنجده يذكر في اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين في عام ١٨٦٨ : « من المؤكد أن محاولات السفن التي دارت حول رأس الرجاء الصالح في ذلك الوقت والتي تقدر بحوالي ١١ مليون طن مستعبر القناة . أى أنه من الممكن في الوقت الحاضر القول بأن المحاولات التي مستعبر القناة عندئذ سيكون متوسطها ٦ مليون طن وتعطى دخلاً سنوياً قدره ٦٠ مليون فرنك ، (٢) .

وكان دى لسبس قد كتب من قبل في نهاية عام ١٨٦٧ مكرراً بأن المحولة العابرة للقناة ستكون حوالي ٦ مليون طن تعطى دخلاً سنوياً قدره ٦٠ مليون فرنك . فذكر : « وقد أعلنت من قبل عندما دعيت لتكوين الشركة منذ عشر سنوات ، بأن المحولة ستكون ٣ مليون طن وتعطى دخلاً سنوياً قدره ٣٠ مليون فرنك . ولكن في العشر سنوات الماضية تطورت حركة الملاحة بين الشرق والغرب وتضاعفت ، ليس فقط بسبب التقدم الطبيعي المتوقع ، ولكن أيضا بسبب فتح أسواق الصين واليابان ، بالإضافة إلى التنظيم الجديد للهند البريطانية . فمسألة أرباح رأس المال المستخدم في مشروع قناة السويس مسألة مؤكدة ، وليس هناك ما يدعو

---

(١) لم تعط مسألة بيع شركة قناة السويس بالدراسة الكافية ، ومن ثم فإن المصادر التي يمكن الباحث أن يشرعها لا تتوفر إلا في المراسلات الدبلوماسية المنشورة في مضامط البرلمان البريطاني والتي اعتمدت عليها في هذا الفصل :

Parliamentary papers, Egypt. No. 2 (1876).

(2) Charles—Roux., Op. Cit. T. 2. p 2.

الشك من جانب أى أحد، (١).

ولكن أوروبا المحافظة على وسائل خطوط مواصلاتها الملاحية برهنت على  
بهايتها فى الاستفادة من هذا الممر الملاحي الجديد . وكتب دى لسبس إلى ابنه  
يقول له : دلت أمل من رؤية الاساطيل تعبر الصحراء، والسفن التجارية الضخمة  
وهى تستخدم القناة، (٢) .

ولكن أحلام دى لسبس لم تتحقق وتوقعاته لم تصح ؛ فقد عبرت قناة السويس  
فى السنة الأولى (١٨٧٠) ٤٨٦ سفينة ، بلغ إجمالى حمولاتها ٦٥٤٠٩١٨ طن  
ورسوم المرور ١٥٩٣٢٧ ر ١٥ فرنكاً (٣) . بينما بلغت المصروفات خلال هذا  
العام ١٣٨٢٧ ر ٩٧٦ فرنكاً . منها ستة ملايين فرنك لإصلاح وتحسين قناة  
السويس والباقي مصاريف إعتيادية . وبلغ عجز هذه السنة فى الإيرادات عن  
المصروفات حوالى عشرة ملايين فرنك (٤) .

وفى عام ١٨٧١ بلغ إجمالى إيرادات القناة ٨٠٩٩٣٠٧٢٢ فرنكاً (٥) .  
بلغ العجز خلال هذا العام ٢٠٠ ر ٦٥٠ فرنكاً (٦) . أى أن مجموع العجز خلا

(1) Ibid.

( ) ولم يصل الرقم الذى توقعه دى لسبس لحولة القناة وهو ٦ مليون طن إلا عام  
١٨٨٣ .

(2) Kinross (Lord), Between two seas. Op. Cit. p. 257.

(3) B. D. No. 163, 2.7.1876. p. 3.

(4) B. D. No. 448, 2. Janv. 1884, p. 632;

وراجع أيضا : طاعت بحري ، قناة السويس ص ٨٩ .

(5) B.D. No. 163; 2 Juill 1876. p. 3.

بلغ عدد السفن العابرة للقناة هذا العام (١٨٧١) ٧٦٥ سفينة إجمالى حمولاتها  
٢٠٠ ر ١٤٢٠ طن .

(6) Wilson, Op. Cit. p. 45.

هامى ١٨٧٠ ، ١٨٧١ بلغ حوالى ١٢ مليون فرنك (١) .  
وهكذا فإن المشاكل المالية التى واجهت شركة القناة فى هاتين السنتين كانت من أخطر  
المقبات . وكان حملة الأسهم ينتظرون عافدا لاهوالمهم المستثمرة فى هذا المشروع العالمى  
عقب إفتتاح القناة للملاحة . ولكن مصاريف إنشاء اقتناء فاقت كثيرا المقدرا لها . فبقد  
قررت اللجنة العلمية الدولية « La Commission Scientifique Internationale »  
تكاليف إنشاء قناة السويس بمبلغ مائتى مليون فرنك ( ٨ مليون جنيه استرلى ) ،  
ولكن اللجنة لم تقدر المصاعب والمقبات التى قد تنشأ مثل سحب عمال السخرة  
والمشاكل الدبلوماسية ، فقد بلغت جملة تكاليف إنشاء القناة ٨٨٨.٠٧٨.٣٢ فرنكا  
أى ما يساوى ١٨٠.٥٨٠.١٤١ استرلى ، وهو ضعف ما كان مقدرا لإنشاء  
القناة (٢) . وعلى أية حال فإن هذه اللجنة العلمية استمعت فى رحلتها لمصر ولم  
تقدر التكاليف الضخيمة للمشروع (٣) . وهذا وقد حصلت الشركة على ٢٠٠  
مليون فرنك من بيع الأسهم ( ١٨٥٨ ) كما حصل دى لسبس على مبلغ ٨٤  
مليون فرنك من الخديوى اسماعيل بناء على تحكم الامبراطور نابليون الثالث ،  
بين الخديوى اسماعيل ودى لسبس ( ٦ يوليو ١٨٦٤ ) (٤) ، ثم حصل على ٢٠  
مليون فرنكا أخرى فى اتفاق ( ٢٣ أبريل ١٨٦٩ ) (٥) . وعلى هذا أصبح لدى

(1) Hallberg., Op. Cit. foontote. p; 219.

(2) J. Charles—Roux., Op. Cit. T. 2, p. 4.; Cf.

Duff, 100 years of the Suez canal. London 1969. p. 111.

(٣) راجع الشناوى - قناة السويس والتيارات السياسية ص ١٦٤ - ص ١٧٣ .

(٤) راجع نص الاتفاق فى كتاب : عبد العزيز الشناوى وجلال يحيى - وثائق ونصوص

التاريخ الحديث والمعاصر ص ٥٩٧ - ٦١٧ .

(٥) عبد الرحمن الرافى ، مبعث اسماعيل ج ٢ ص ١٠١ ، عبد العزيز الشناوى وثائق

و نصوص التاريخ الحديث والمعاصر ص ٦٣٧ - ٦٤٠ .

الشركة ٣٠ مليون فرنك ، وأصبحت في حاجة إلى ١٠٠ مليون فرنك أخرى لاستكمال القناة لذلك نجد الشركة تعقد سلسلة من القروض بدأتها بطرح سندات للاكتتاب في أول أغسطس ( ١٨٦٧ ) قيمة السند ٥٠٠ فرنك بفائدة قدرها ٥ ٪ . برزيمس من الجمعية العمومية للمساهمين ، وتستهلك هذه السندات على مدى خمسين عاماً . وقد بيعت بسعر السند ٣٠٠ فرنك ولم يتم بيع سوى ثلث السندات حتى نهاية يونيو ( ١٨٦٨ ) ، وتم سدادها في عام ١٩١٩ وبلغ عدد السندات ٣٣٣٣٣٣٣ سنداً (١) .

وبلغ رأسمال الشركة في يناير ١٨٧٠ ( ٢٠٠٨٣٦٠٠٠ فرنك ) في الوقت الذي طلبت فيه المصروفات خلال هذا العام حوالي ٣٠ مليون فرنك متضمنة متأخرات فوائد الأسهم وفوائد استهلاك الديون وأيضاً مصاريف الإدارة ، وكانت الشركة تأمل في تغطية العجز — وهو عشرة ملايين فرنك — من دخل القناة (٢) .

ولكن دخل القناة في عام ١٨٧١/٧٠ انخفض كثيراً عن المعدلات المتوقعة كما ذكرنا . فلاك السفن الانجليزية لم يقبلوا كمية على استخدام الطريق الملاحي الجديد ، وهم العملاء الرئيسيون لقناة السويس (٣) . لذلك أصبحت شركة قناة السويس عاجزة عن دفع أرباح الأسهم وفوائد السندات وهي ٥ ٪ . وواجهت الشركة شبح الإفلاس والتصفية ، مما أدى إلى انخفاض سعر السهم من ٥٠٠ فرنك

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 218;

وراجع أيضاً : مصطفى الحفاوى - قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة -

ص ٤٦٣-٤٦٤ .

(2) Voisin, Op. Cit. T. 2. pp. 1—2., Hallberg, p. 218.

(3) Ibid.



إلى ٢٧٢ فرنك في عام ١٨٧٠ ، وإلى ٢٠٨ فرنك في السنوات التالية (١) .  
وعجزت الشركة عن دفع ( كوبونات ) يوليو وأكتوبر بانتظاراً لتحسن  
المركز المالي للشركة (٢) ، ولمواجهة هذا العجز المالي اقترح دى اسبس في اجتماع  
الجمعية العمومية لحلة الأسهم ، في جلسة ٢٠ يوليو ١٨٧١ ، طرح قرض مالي  
بمبلغ ٢٠ مليون فرنك ، من أجل سد العجز لفائدة الأسهم المضمونة في عقد  
التأسيس ، وكذلك سداد فوائد قرض عام ١٨٦٧ ، السالف ذكره . وقد  
قسم القرض الجديد ومدته ٣٠ عاماً إلى ٢٠ ألف سند بسعر السند ١٢٥ فرنك  
وبفائدة قدرها ٨ ٪ وتستهلك السندات بطريق السحب بالقرعة ، ابتداء من  
١٨٧١ ، وافتتح الاكتتاب من ٩ — ١٨ سبتمبر ١٨٧١ . وقد فشلت الدعوة  
للاكتتاب فشلاً ذريعاً ، ولم توزع الشركة إلا ربع السندات ( ٥٠ ألف ) .  
وتأميناً لهذا القرض فقد حصل دى اسبس من الخديوى على موافقته بقرض رسم  
إضافي لرسم المرور قدره فرنكاً واحداً على كل طن ، وبصفة مؤقتة على أن  
يلغى هذا الرسم عند استهلاك القرض . وبذلك يصبح رسم الطن ١١ فرنكاً بدلاً  
من عشرة فرنكات (٣) .

ولم يحصل من الاكتتاب سوى خمسة ملايين فرنك ، ولم يكن هذا المبلغ  
كافياً ، فانها لت الجوزات من جانب الدائنين Creanciers على الشركة وخلال  
بضعة أشهر أصبحت مسألة تصفية شركة قناة السويس على وشك الحدوث ، فلم  
تكن إرادات القناة بكافية لسد العجز (٤) .

(1) Hallberg. Op. Cit. p. 219.

(2) Vision; Op. Cit. p. 3; Cf. Hallberg. p. 219.

(3) Charles—Roux. Op. Cit. T. 2. p 5. Hallberg p. 219.

(4) Voisin, Op. Cit. p. 10; Cf. Charles Roux., Op. Cit. p. 5.

وعندما لم تتمكن الشركة من تحصيل سوى خمسة ملايين فرنك من القرض المطلوب خلال فترة الاكتتاب ( تسعة أيام ) لجأت إلى مد فترة البيع حتى أول فبراير ١٨٧٢ حيث تم بيع ( ١٢٠ ألف سند ) خلال تلك الفترة (١) .  
لهذا نحمد دى اسبس يذكر في الجمعية العمومية للمساهمين (١٨٧٢) : « عند افتتاح قناة السويس للملاحة لم تكن أغنياء ، وتلافياً للعجز طلبنا قرضاً بعشرين مليون فرنك بفائدة كبيرة ١٠ ٪ ، منها ٨ ٪ فوائد ، ٢ ٪ لاستهلاك القرض ولكن هل تعرفون ما هي النتيجة ؟ لقد حصلنا فقط على خمسة ملايين فرنك وتبقى خمسة عشر مليوناً . وتسلبنا لإخطارات بالجزء على الشركة أمام المحكمة التجارية ( Tribunal de commerce ) وكلها كسبتنا وقتاً كان في وسعنا حل مشاكلنا ، وقد نبعت المشكلة الرئيسية من سوء تقدير رأسمال التأسيس ، فكان لا بد أن يكون خمسمائة مليون فرنكاً بدلاً من مائتي مليون فرنك . ومن هنا جاءت المشكلة ، (٢) .

وكان أحد كبار مساهمي الشركة ويدعى : Jules Le Bandy قد أخذها من الإفلاس فاشترى بعد ذلك بمقرده ٧٠ ألف سند ، ودفع مبالغ ٧ مليون فرنك (٣) . واحتفظت الشركة بالثمانين ألف سند المتبقية وقد يارت في يدها فأقمتها عام ١٨٧٩ حينما قررت عقد قرض جديد بفائدة ٣ ٪ . وتم استهلاك سندات هذا القرض الثاني عام ١٩٠١ (٤) .

---

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 220.

(2) Charles - Roux, Op. Cit. T. 2. pp 5 - 6.

(3) Courau, Robert., Ferdinand De Lesseps. Paris. 1932. pp, 114 - 115.

(4) Voisin, Op. Cit., p. 13., Cf, Hallberg, p. 219;

على أى حال أدت كل تلك الأحداث إلى زعزعة الثقة بمركز شركة قناة السويس المالى وترتب عليه انخفاض أسعار الأسهم ، كما ذكرنا ، وفقد المساهمون الثقة فى مستقبل الشركة . بل إن المصحف الفرنسية نفسها ذكرت صراحة مسألة احتمال تصفيتها (١) .

كما يذكر بعض الكتاب أنه قد صدرت كتب فى هذه الفترة تنبأ بمخراب قناة السويس ، وكان عنوان بعضها «احتضار السويس» «The Agony of Suez» وضاعف من هذا الإحساس حصار باريس بمحيوش بسمارك (٢) .

كما أوردت جريدة شركة السويس ، أن بعض الصحف أخذت فى مهاجمة مشروع قناة السويس ، مثل صحيفة : « Le Moniteur de la Banque et de la Bourse » فذكرت : « أن قناة السويس التى تكلفت حوالى ٢٠ مليون جنيه استرلينى فى حاجة إلى ٢٥٠ ألف أو ٣٠٠ ألف جنيه استرلينى لكي تصبح فى حالة جيدة وصالحة للملاحة . ووصفت قناة السويس بأنها ضيقة جداً بحيث لا تستطيع السفن الضخمة ذات الغاطس الكبير عبورها وأن رجال المال البريطانيين ينتظرون فشل مشروع قناة السويس لكي يتدخلوا فى المسألة عندما تطرح مسألة تصفية القناة . كذلك يحتمل انهيار حاجز الأمواج الواهى فى بورسعيد » (٣) .

وعلاوة على هذه المشاكل المالية التى واجهت الشركة ، فهناك مشاكل أخرى سياسية تمثلت فى الحرب الفرنسية البروسية ( ١٨٧٠/١٨٧١ ) وانهيار نفوذ الشركة . فقد حدث عند اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين ، وبعد حصار باريس

(1) Kinross (Lord); Op. Cit. p. 257.

(2) Courau., R., Op. Cit. p. 114; Cf. Duff., Op. Cit. p. 111.

(3) Bulletin Décadaire No. 14., 12. Mai. 1872.

مباشرة أن قامت مجموعة خاضعة من حملة الأسهم بصخب عاصف ضد المديرين مطالبين بحقوقهم في اختيار مديريهم ، وتسلى أحدهم المنصبة التي يقف عليها دى لسبس للاعتماد عليه ، ولم ينقذه من ذلك سوى زميله ، دانييل لانج ،

Daniel Lang ( يمثل شركة القناة في لندن ) (١) .

كما اتهم مساهمو القناة دى لسبس بأنه خائن ويريد بيع القناة للانجليز :  
 • Wishing to Sell the Canal to the English . (٢) وعندما تأكد دى لسبس أنه إن يكون في مأمن ، لانتهمز دانييل لانج الفرصة ونصح دى لسبس بنقل إدارة الشركة إلى لندن (٣) .

وهنا بدأت تظهر في الأفق مسألة بيع شركة قناة السويس بشكل جدي . وسارع دى لسبس فأذكر أنه هو الذي عرض مسألة بيع القناة ودافع عنه كذلك وفوزان بك (٤) . فيذكر في كتابه قناة السويس تحت عنوان : إشاعات كاذبة عن بيع قناة السويس . ، إن جريدة قناة السويس التي توقفت عن الصدور منذ ١٥ سبتمبر ١٨٧٠ . عادت للظهور (٥) لتكذيب الإشاعات التي أوردتها الصحافة الباريسية والتي كانت سبباً في أزواج حملة الأسهم . فلقد نشرت إحدى الصحف وتناقلته صحف أخرى ،

(1) Wilson, Op Cit. p. 45; Cf. Daff, Op. Cit. II3.

(2) Fitzgerald, Percy, The Great Canal at Suez Vol. 2. p. 139.

(3) Wilson, Op. Cit. p. 45.

(٤) فوزان بك كان يشغل وظيفة مدير الأشغال بشركة قناة السويس ، وله مؤلف من قناة السويس بالفرنسية من ٦ مجلدات .

Voisin Bey, Le Canal de Suez. Tome. 2, Paris 1902 p. 4.

(٥) توقفت جريدة قناة السويس عن الصدور منذ ١٥ سبتمبر ١٨٧٠ إلى ١٨٧١ ثم أعيد تجديدها اتصالها بالخارج بسبب الحرب الفرنسية الألمانية . وعادت للظهور من جديد في عام ١٨٧٢ باسم « جريدة قناة السويس » ثلث شهرية : Bulletin Décadaire

أنه في ٢٩ ديسمبر ١٨٧٠ ، كان دى لسبس موجوداً في لندن حيث تفاوض في مسألة نقل ملكية قناة السويس إلى يد شركة انجليزية . ولقد كان لهذا الخبر وقعة السيء على مركز كل من الشركة ورئيس مجلس إدارتها . وفي نفس يوم النشر أرسل دى لسبس إلى رئيس تحرير الجريدة التي أوردت للنبا انكذبيه مؤكداً أنه لم يقادر باريس منذ شهر أغسطس ، وأكد أنه لم يحدث قط في أى وقت أنه قام بمفاوضات لبيع القناة . وطاد هذا الموضوع الخاص بمسألة بيع القناة إلى الظهور من جديد في الصحافة وبين بعض الناس في نهاية عام ١٨٧١ (١) . وسارع دى لسبس إلى نشر خطاب موجه إلى مراسلي الشركة في جريدة قناة السويس ذكر فيه أن مسألة بيع قناة السويس قد أثارت مؤخرًا شكها من النساء سواء من جانب المساهمين أو الأصدقاء ، وأنه من السهل الاجابة على تلك التساؤلات بأن ينشر نسخة من المذكرة المسلة إلى وزارة الخارجية الإيطالية في ٧ نوفمبر ١٨٧٠ والتي نصها : « لقد أرسلت إلى الخديوى مصر مشروع مذكرة بخصوص موضوع بيع شركة قناة السويس وهي المسألة التي سبق أن تعرض لها البرلمان الإيطالي في إحدى جلساته عندما قدم أحد النواب في البرلمان الإيطالي استجواباً للحكومة الإيطالية عما إذا كان من مصلحة التجارة والملاحة العالمية تقديم اقتراح للدول البحرية المختلفة للاتفاق فيما بينها على شراء قناة السويس لتأمين الشركة وإن شركة قناة السويس العالمية صاحبة الامتياز لم تقم من جانبها بأى إجراء لبيع القناة . إلا أنه كان وارداً لمصلحة التجارة الدولية ولمصلحة المساهمين بالشركة دراسة المقترحات التي تقدمت بها الدول التي يهمها الامر وفي حالة اتفاقهم ستقوم الحكومة الإيطالية بأخذ زمام المبادرة . وأن الخديوى لم يستطع الرد على هذه المسألة الهامة دون أخذ رأى الصدر الأعظم قبل كل شيء

(1) Voisin, T. ii Op. Cit. p. 4

وسندرس الحكومة الإيطالية المسألة عند بدء جلساتها ، ( توقيع فرديناند دي لسيبس (١) .

ويؤكد دي لسيبس بأنه لو كان هناك شيء من هذا القبيل لكان قد عرضته على أعضاء الجمعية العمومية لحلة الأسهم لأنهم مالكو القناة وهم المعنيون بالأمر والذين لهم الحق في التصرف . كذلك أرسل منشوراً في ٢٠ أبريل ١٨٧٢ لمراسلي الشركة مؤكداً من جديد بعدم قيام الشركة بتقديم أي عرض لأحد . وأنه في حالة تقديم الدول لعروض مناسبة يوافق عليها ، فإن الأمر عندئذ سيخص حلة الأسهم أصحاب الحق في تقرير ذلك في اجتماعهم العام (٢) .

ولعل نظرة تحليلية لتقييمها على المراسلات الدبلوماسية التي تناوأت هذا الموضوع تكشف لنا بصورة أدق عن الملابسات التي اكتنفته وأحاطت به . وتظهر لنا أولى خيوط تلك المشكلة عندما تقابل ستانتون ( قنصل بريطانيا العام في مصر ) مع الخديوي اسماعيل الذي ذهكر له — في معرض حديثه معه — المشاكل المالية التي تتعرض لها شركة قناة السويس وصعوبة وفائها بالتزامها . وأبدى اسماعيل ملاحظاته بالنسبة لهذه المشكلة بأن الطريقة الوحيدة لضمان استمرار قيام القناة بمخدماتها للملاحة العالمية هو قيام شركة انجليزية بملكية القناة ثم أضاف الخديوي ، بأن إنجلترا بلا شك هي الدولة الوحيدة صاحبة المصلحة في بقاء القناة مفتوحة للملاحة . وحاول ( ستانتون ) أن يعرف وجهات نظر الخديوي بالنسبة لمستقبل القناة ، فأبدى له الخديوي ترحيبه لرؤية القناة وقد امتلكتها شركة بريطانية ، كما أبدى استعداداً لتسهيل عملية نقل ملكيتها لإنجلترا في

(1) Bulletin Décadaire No. 1., 1.1.1872. Cf. De Lesseps to Lyons. 5.10.1871. Parl. Pap. (1876) No. 27.

(2) Voisin, T. ii Op. Cit. p. 5.

حالة تكون تلك الشركة . فسارع ستانتون إلى إخطار جرانفيل — وزير خارجية بريطانيا — موضوعاً له أهمية هذه الفرصة المواتية للملكية القناة لضمان تأمين مواصلاتهم مع الهند . بالإضافة إلى أن هذا العمل ستكون له مزايا سياسية للحكومة جلالة الملكة (١) .

وهذا كلام خطير جداً أن يوافق الخديوي اسماعيل على فكرة بيع قناة السويس؛ فقد يكون الخديوي اسماعيل لا يجيد اللغة الفرنسية فأخطأ للتعبير أو أن القنصل البريطاني الذي نقل هذا الحديث إلى لندن كاذب أو أن اسماعيل بلغ به السفه جداً يفكر هذا التفكير .

وقامت وزارة الخارجية البريطانية بدورها فور تلقيها رسالة ( ستانتون ) بإرسال صورة منها إلى كل من وزارة البحرية ووزارة التجارة وكذا وزارة الهند ( India Office ) لأخذ رأيهم في مسألة بيع شركة القناة (٢) . وقد أهتمت وزارة الخارجية البريطانية بمعرفة تفاصيل هذا الموضوع فطلب جرانفيل من ستانتون مدّه بالمعلومات الآتية عن القناة :

١ - بيان بةجارة القناة شهراً بشهر منذ افتتاحها للدلاحة مع ذكر جنسيتها وحولة سفن كل دولة على حدة .

٢ - دخل القناة عن الفترة المذكورة ( خلال عام ١٨٧٠ ) .

(1) Colonel Stanton to Earl of Granville, Cairo 30.12.1870.  
Par. p. Egypt No. 2 (1876), No. 1

(2) Hammond to the secretary to the Admiralty, Par. P.  
Op. Cit. No. 2, 9.1.1871.

عمل ( هاموند ) وكيلا لوزارة الخارجية البريطانية - وتدرج في مناصب الوزارة  
وعمل مديراً للقسم الشرقي لوزارة الخارجية ( ١٨٠٢ - ١٨٩٠ ) أنظر :  
D. N. B. p. 1125.

٢ - رسوم المرور الحالية .

٤ - مصاريف التشغيل ( Working expenditure ) الخاصة بالقناة منذ افتتاحها ، كل شهر على حدة ، مع فصلها عن مصروفات رأس المال .

٥ - قيمة رأس المال المطلوب لانعام أعمال القناة .

٦ - قيمة مصاريف التشغيل عند إتمام القناة .

٧ - لإجمالي رأس المال السابق أنفاقه ، مع التفرقة بين رأسمال الأسهم والقروض .

٨ - قيمة الفوائد السنوية للقروض (١) .

وفي الحقيقة نرى في هذه التساؤلات بالنسبة لإنجلترا روح التاجر المدقق الذي يخطو بحساب .

هذا وسارعت وزارة الخارجية البريطانية بدراسة الموضوع من كافة جوانبه فطلبت من وزارة التجارة ووزارة البحرية إبداء رأيهما في مسألة بيع قناة السويس . فرد وزير التجارة البريطانية « فارر » Farrer هلى ( لورد هاموند ) Hemnond - وكيل وزارة الخارجية البريطانية - بقوله أنه قبل أن تُسكّن حكومة جلالة الملكة رأيها في هذا الموضوع ، فإن هناك بعض النقاط في حاجة إلى مزيد من التفاصيل مثل : حالة القناة الطبيعية ( Physical ) حالياً ، واحتمالات حركة الملاحة بها مستقبلاً ، ومدى استخدامها للتجارة البريطانية ، بالإضافة إلى مستقبل القناة المالى . وأكد أنه بالنسبة لحالة القناة الطبيعية ، فإن تقرير « الأدميرال ريتشارد » Richard - وهو من خبراء البحرية البريطانية - قد أفاد بأن همق القناة حالياً يسمح بمرور بعض السفن ،

(1) Granville to Stanton; F. O., 19. 1 1871. Parl p. Op. Cit.  
No. 4.



وحشد أتمام تعيينها ستسمح بمروار كل أحجام السفن . وأن مستقبل القناة هام كطريق ملاحى . ولا شك أن القناة شريان حيوى بالنسبة لانجلترا أكثر من المصالح الأخرى . أما بالنسبة لمستقبل القناة المالى ، فإنه مازالت هناك صعوبات كبيرة للحصول على معلومات دقيقة ، وبناء على الظروف المذكورة سابقاً يقرر وزير التجارة البريطانية د فارر ، أنه يمكن الخروج بالنتائج الآتية :

١ - أنه بعد الانتهاء من عمليات تحسين قناة السويس ستصبح مالحة للملاحة السفن الكبيرة .

٢ - التجارة البريطانية تمثل النسبة العظمى فى المحولات العابرة للقناة وسينداد حجمها مضطرباً .

٣ - أهمية القناة لبريطانيا خاصة والعالم طامة يحتم استمرار بقائها مفتوحة للملاحة بطريقة أو بأخرى .

٤ - أن إبقاء إدارة القناة فى يد شركة مفلسة وعاجزة عن الدفع سيجعل العمل ضعيفاً فى بقائها مفتوحة للملاحة ، وإدارتها إدارة حسنة (١) .

وأضاف وزير التجارة البريطانية فى تقريره لوزارة الخارجية البريطانية :  
د أما بالنسبة لموضوع الاقتراح الخاص بقيام شركة تجارية بريطانية بملكية قناة السويس فإنه لا يمكن البت فى هذا الموضوع دون معرفة ودراسة دقيقة لعسل القناة وحالتها المالية والطبيعية ذلك أنه من المستحيل التنبؤ بنتيجة الإقدام على مثل هذا العمل دون تلك الدراسة ، (٢) .

ثم يعبر Farrer عن وجهة نظره بالنسبة للجانب السياسى المسألة ، فى

(1) Farrer to Hamtuond, Board of Trade 26.1.1871. Par. p. Op. Cit. No. 6.

(2) Ibid.

تقريره بقوله : «لأنه من المفضل أن تكون القناة في أيدي انجليزية ، بدلاً من الفرنسية أو أخرى أجنبية» . ذلك لأن في مقدور انجلترا التقدم برأس المال ، بالإضافة إلى أن لها مصلحة عظيمة في قناة السويس . ومن جهة أخرى فقد تنشأ عقبة من جراء هذه الخطوة ، وهي العلاقة بين تلك الشركة والحكومة البريطانية وبين تلك الشركة والحكومة المصرية ، وبينها وبين الدول البحرية المستخدمة لقناة السويس . كل ذلك مغمم بالمشاكل والحسابات وقد يؤدي في آخر الأمر إلى مشاكل دولية خطيرة . وأن الشركة الحالية تهتم فقط بالحصول على أكبر قدر ممكن من الأرباح للمساهمين . أما بالنسبة لبريطانيا والدول الأخرى ، فإن مصلحتها هو الحصول على مزايا القناة بأقل التكاليف . وبهذه الاحتمالات في وجهات النظر ، يجب التقرير بأنه توجد اعتراضات لها قيمتها لزاماً تشجع مع عملية نقل ملكية القناة لشركة بريطانية . ومثال على ذلك تلك المصاعب التي واجهتها في القنارات التركية ورسومها ، وشركات الغاز والمياه والتلغرافات التي اشترتها الحكومة . وعلى ذلك فإن نفس الشيء سوف يحدث للقناة . فإذا اشترتها شركة بريطانية فإن الحكومة البريطانية ستجد نفسها آخر الأمر وقد وضعت يدها عليها .

وهكذا فإن وزارة التجارة البريطانية ، تجد أن هذه المسألة ذات طابع خاص وتكتنفها الصعوبات المختلفة (١) .

وضربت وزارة التجارة البريطانية مثلاً — لجرازيل — بمشكلة يعرفها تماماً وهي مشكلة نهر الدانوب ، حيث توجد ملاحية طبيعية ولكنها تحتاج فقط لبعض التحسينات البسيطة ليصبح الممر الملاحي لنهر الدانوب مجالاً للتجارة الكبيرة فيما بين الدول الأوروبية . وكانت الحكومة المركزية عاجزة عن القيام

يمثل تلك التحسينات ، وكانت المنافسات والاحقاد فيما بين الدول المختلفة عقبه في سبيل صيانة وتحسين الممر الملاحي لنهر الدانوب . ولم تحمل تلك المشكلة إلا عن طريق المؤتمر الأوروبي ، European Council المكون من دول مختلفة والذي واصل نشاطه بنجاح . ويرجع نجاحه أساساً إلى نشاط المندوبين البريطانيين . وترتب على ذلك نشاط التجارة في نهر الدانوب . وكانت ثلث تلك التجارة بريطانية . ونقلت السفن البريطانية تلك تجارة الدانوب (١) .

ويجدر بنا هنا أن نشير إلى نقطة هامة ، وهي محاولة انجلترا قياس المركز الدولي لنهر الدانوب بمركز قناة السويس في أكثر من مناسبة . فنجده عند قيام مشكلة رسوم المرور (٢) أقتبست بعض نظم القياس في نهر الدانوب لتطبيقها على قناة السويس . فوزارة التجارة البريطانية تربط بين قناة السويس ونهر الدانوب ، وتحاول القياس بينهما لتحقيق اغراضها . فتقوم باستعراض ماتم بالنسبة لنهر الدانوب لتطبيقه على قناة السويس ، وذلك مع العارق بالنسبة للممرين المائيين . فنهر الدانوب يجري مائي دولي فهو يخترق اقاليم عدة دول ، فيمتحتم على كل دولة أن تباشر ساطانها داخل حدودها بشكل لا يضر بمصالح غيرها من يخترق النهر أراضيهم . وقناة السويس ، كما نعلم يجري مائي يمر بأرض دولة واحدة هي مصر وتتصل بمياه اقليمية في الشمال والجنوب . فقناة السويس قناة مصرية ذات أهمية عالمية يعكس نهر الدانوب .

وهكذا بعد أن شار وزير التجارة البريطانية الى لجنة الدانوب الدولية ، والتي تشكل انجلترا عضواً فيها ، فإنه فضّل اتباع نظام مماثل بالنسبة لقناة

(1) Ibid.

(٢) راجع مشكلة رسوم المرور .

السويس ، خشية الأفراد بالقناة وما يسببه ذلك من مشاكل لإنجلترا . وفي حالة قيام لجنة دولية ، مشابهة للجنة الدانوب فإنه من المحتمل لإدارة القناة بكفاءة وتجنب الاطماع والمشاكل الدوائية . ويمكن تهييد التجارة المارة بالقناة وعندئذ سيصبح للمندوب البريطاني - كما هو الحال في لجنة الدانوب - الصوت الرئيسى فى المجلس . وبعد ذلك يتسائل وزير التجارة البريطانية فى تقريره المقدم لوزارة الخارجية : « عن ماهية سلطات واختصاصات هذا المؤتمر ، والمساعدات المالية التى يحتاجها . ويعترف بأنها أمور لم تتل حظها من الدراسة الوافية بعد . وأنه فى حالة قبول تلك المقترحات من جلالة الملكة فإن هذه الاعتبارات ستكون مجالا للبحث عندما ترد المعلومات السابق الاستفسار عنها من قنصل إنجلترا فى مصر (١) . »

وفعلا طلبت وزارة الخارجية البريطانية ، من الكولونيل ستانتون موافاتها - بناء على طلب وزارة التجارة - بالمعلومات الخاصة بقناة السويس والسابق طلبها فى يناير ١٨٧١ (٢) . كذلك اهتمت وزارة الخارجية بإخطار وزارة البحرية البريطانية بتفاصيل مسألة بيع قناة السويس . فأرسلت إليها بنسخ تقارير وزارة التجارة وقنصل بريطانيا فى مصر ، لتكون هذه المعلومات أمام مجلس لوردات البحرية (٣) .

ورد ستانتون على طلب وزارة الخارجية ، فأرسل إحصائية بالحركة الملاحية عبر قناة السويس من أول يناير ١٨٧٠ حتى آخر هذا العام ، استقاها من نشرة

(1) Farrer to Hammond; Board of Trade., 26. 1. 1871. Parl. p. Op. Cit. No. 6.

(2) Viscount Enfield ( بوزارة الخارجية ) to Stanton., F. O., 27. 1. 1871. Parl. p. Op. Cit. No. 7.

(3) Hammond to the secretary to the Admiralty, F. O., 8. 2. 1871, No. 8.

لشركة قناة السويس الشهيرة ، ومن مصادر ثقة خاصة - لم يحددها - وأؤكد  
ستانتون ثقته في الاعتماد على هذه البيانات . وبالنسبة لدخول القناة فقد ذكر أنه  
غير متأكد من صحة ودقة إيرادات القناة . ويمكن فقط التحقق منها بالإطلاع  
على سجلات الشركة . ويضيف ستانتون ، أنه بتحليل الاحصائيات المرفقة برده  
على الوزارة يظهر أن حولة السفن البريطانية خلال هذه الفترة تمثل نسبة  
٦٤.٧٣٪ من إجمالي حولة السفن العابرة لقناة السويس . هذا بالإضافة الى أنه  
يجب التنويه بأن هذه النسبة قد تأثرت بظروف عبور السفن التركية والنمساوية  
للقناة خلال شهرى ديسمبر ١٨٧٠ ويناير ١٨٧١ لنقل الجفود الاتراك الى اليمن (١) .  
وبالتالى فإنه من الصعب النظر الى هذه الاحصائية بالنسبة للحمولة البريطانية  
المارة بالقناة . وجاء بتقرير ستانتون ، أن رسوم المرور هي عشرة فرنكات  
( ٨ شلنات ) عن الطن الواحد من الحمولة المسجلة لكل سفينة فيما عدا السفن التى  
تحمّل الفحيم للسويس وتعود فارغة فلا يحصل عنها رسوم مرور في رحلة العودة  
من السويس ابورسعيد . كما يحصل رسم عشرة فرنكات لكل راكب بالغ .  
كذلك يحصل رسوم ارشاد عن كل سفينة تزيد حمولتها عن مائة طن ، ويقدر  
رسم الارشاد تبعاً لغازس كل سفينة (٢) .

- 
- (١) وذلك خلال ثورة العسير ، السابق الإشارة اليها في الفصل الثالث .  
(٢) السفينة التى غاطسها أقل من ٣ أمتار تدفع ٥ فرنكات عن كل ديسمتر غاطس .  
السفينة التى غاطسها من ٣ أمتار الى ٤ متر تدفع ١٠ فرنكات عن كل  
ديسمتر غاطس .  
السفينة التى غاطسها من ٤ متر الى ٦ أمتار تدفع ١٥ فرنك عن كل ديسمتر  
غاطس .  
السفينة التى غاطسها من ٦ متر الى ٧٥ متر تدفع ٢٩ فرنك عن كل ديسمتر  
غاطس . راجع :

كذلك تدفع كل سفينة رسوم قطر (١) ٢ فرنك عن كل طن من واء كانت السفينة بخارية أم شراعية. ثم اعتذرت ستانتون عن عدم تمكنه من إعطاء جرانفيل معلومات دقيقة بالنسبة لمصاريف التشغيل : « Working Expenditure » ، وأن هذه المصاريف كما جاءت في التقارير المالية ، بما فيها عمليات التطهير لتعميق القناة وتوسيعها عند بعض المنحنيات قد وصلت الى ٣.٠٠٠ فرنك ، أى بواقع ١٢.٠٠٠ فرنك شهرياً . وأنه ليس فى مقدوره إعطاء قيمة تكاليف إتمام التحسينات . أما بالنسبة لقيمة رأس المال المنصرف على القناة فيقدوره بحوالى ٤٢٧.٠٠٠ فرنك أى ما يساوى ١٧.٠٨٠.٠٠٠ جنيه استرلينى . ويضيف ستانتون فى تقريره أن مركز الشركة المالى حرج ولا تستطيع الوفاء بالتزاماتها تجاه مصروفاتها ومساهمها ، ومعرضة فى أى وقت لإعلان إفلاسها وعجزها عن الدفع . وفى هذه الحالة سيكون حملة الإسم وكلاء الشركة هم الضحية . ويضيف ستانتون بأنه قد بذل قصارى جهده ليدعم بالمعلومات السابق طلبها منه دون أن يدخل فى مسألة الأهمية السياسية المتعلقة بتدعيم شركة قناة السويس ، أو الخسارة الفادحة التى ستتحقق بالتجارة البريطانية فى حالة إعاقه القناة ، فى الوقت الذى تكون فيه تجارة بريطانيا قد إزدادت ووصلت إلى مداها عجز هذا الطريق البحرى (٢) .

وأرسلت وزارة الخارجية البريطانية بدورها تقرير ستانتون المفصل إلى وزارة التجارة البريطانية (٣) . ثم عاد ستانتون يؤكد لجرانفيل صحة المعلومات

(١) رسوم تدفع نظير قيام قاطرات شركة قناة السويس بمساعدة السفن فى الميناء أو فى داخل القناة .

(2) Stanton to Granville, Cairo, 9. 3. 1871 Parl. p. Op. Cit: No. 9.

(3) Granville to Board of Trade., F. O., 21. 3. 1871. Parl. P. Op. Cit. No. 10.

التي أرسلها اليه بعد أن تأكد منها شخصياً، فيما عدا المصروفات فهو غير متأكد منها ولا يمكن الإعتماد عليها . فمصاريف التشغيل مثلاً منذ إفتتاح القناة لا يمكن معرفتها إلا بالإطلاع على سجلات الشركة بعناية ، وأنه من الصعب حل هذه المسألة (١) .

وقامت وزارة التجارة البريطانية ، فور تلقيها بيانات ستانتون ، بدراستها وذكرت أنها تتوقع أن تقوم شركة قناة السويس بدفع مصاريف التشغيل فقط . ولكنها لن تدفع شيئاً للمساهمين ، وتدفع نسبة بسيطة فقط من ديونها لدائنيها . ذلك لأنه يتضح من تقرير ستانتون أن شركة قناة السويس على وشك الإفلاس . وأبدت وزارة التجارة وجهة نظرها بأن مسألة التغيير في إدارة القناة شيء مرغوب فيه . وفي نفس الوقت يجب التنويه بأن مصلحة التجارة البريطانية وأصحاب السفن مرتبطة بشدة بحسن وكفاءة إدارة قناة السويس . كما أكدت وزارة التجارة بأن هذه المعلومات الإضافية عن قناة السويس التي وردت اليها لجديرة بأن تحظى وتشير لإهتمام حكومة جلالة الملكة لدراسة الموضوعات التي أثارها الوزارة في خطابها المؤرخ في ٢٦ يناير . وإذا تمت تلك الخطوة فن المرغوب فيه تشكيل لجنة من أفراد متخصصين لهم خبرة ، وقادرين على الحكم لإعادة دراسة المسألة ثانية وكتابة تقرير عن حالة القناة . ويجب أن يتضمن هذا التقرير حالة القناة المالية والسياسية (٢) .

ويرى الباحث من ذلك تردد وزارة التجارة البريطانية ، وكذلك وزارة

---

(1) Stanton to Granville, Cairo. 15. 3. 1871.

Parl. p. Op. Cit No. 11.

(2) Farrer to Hammond., Board of Trade, 29.3.1871. Parl. p. Op. Cit, No. 12.

الخارجية في البت في هذا الموضوع الخطير. ويجب التنويه هنا أن موقف حكومة جلاد ستون إنهم بالتردد في هذه المسألة. بعكس موقف حكومة المحافظين — التالية — على يد ذررايلى وذلك في عام ١٨٧٥ عندما وجد الفرصة سانحة لشراء أسهم قناة السويس، فسارع في مدة بسيطة (في أيام معدودة) بالبت في الموضوع واتخذ إجراءات حاسمة متخطياً العقبات والإجراءات القانونية إلى أن تمت له الصفقة .

هذا وبعد أشهر قليلة من رسالة ستانترن الأولى لوزارة الخارجية ، نجد نفس الاقتراح الخاص بتشجيع بريطانيا ملكية قناة السويس يرد وبشكل أكثر إيجابية إلى جراتفيل من معسكر دى لسبس نفسه (Within De Lesseps own Camp) على يد د. دانييل لانج<sup>(١)</sup> — يمثل شركة قناة السويس في لندن — (٧) فيذكر دانييل لانج — لوزير خارجية بريطانيا : « أنه قد ظهرت أخيراً تساؤلات والمستفسلات في إنجلترا على جانب كبير من الأهمية فيما يتعلق بمستقبل قناة السويس . وهل ستظل في حوزة إدارة فرنسية أم توضع تحت إدارة بريطانية . وأن موضوعاً كهذا على جانب كبير من الأهمية والحساسية لإنجلترا ليدفعنى إلى أن أرسل اليكم بالمعلومات الآتية : »

وتمت خلال الفترة الأخيرة لإتمام التحسينات الخاصة بقناة السويس . فالمنهيات

(١) دانييل لانج العضو الإنجليزي في قناة السويس ويمثل الشركة في لندن والذي كان التابع الأمين لدى ليسبس ولازمة إبان وجوده في لندن عام ١٨٥٧ للطباعة لمروحه وكان لانج يقوم بدور المترجم لكل خطاب دى ليسبس وهو الذى انتقل من الامتداء عليه في إحدى جلسات الجمعية العمومية للمساهمين كما سبق ذكره — راجع :

Kinross (Lord), Op. Cit. p. 261.

(2) Kinross (Lord), Op. Cit. p. 261.



تم إجراء التحسينات المطلوبة بها، ووصل عمق القناة إلى ٢٦ قدماً، وأصبح في إمكان أكبر السفن الآن العبور دون صعوبة وليست هناك حاجة إلى إرسال رأس مال لإتمام هذا العمل. هذا وفي الاجتماع القادم للشركة والذي سيعقد يوم ٢٩ الجاري - بعد عودة دى لسبس من مصر - سيتم دراسة مركز الشركة المالي، وسننتظر نرى عما إذا كانت هناك مناشدة أخرى من جانب دى لسبس كعادته لإستئثار الشعوب القومى للمساهمين الفرنسيين والتي أثبتت نجاحها عند رفع قيمة رأس المال الاصلى. وذلك عندما نثار مرة أخرى وطنيتهم وحاسهم بهدف إحتمال تضحيات مالية أخرى بدلا من قبول تغيير آخر بديل وهو قبول المساعدة البريطانية بتولى إدارة قناة السويس مستقبلا. ويجب أن يوضع في الاعتبار تغير المشاعر في فرنسا نتيجة الأحداث الحالية ( يقصد من بحثها على يد بروسيا ) وأعتقد في هدم جدوى ونجاح هذه المناشدة الجديدة التي سيقوم بها دى لسبس للتأثير على المساهمين كي يخرج الشركة من ضائقها المالية<sup>(١)</sup>، ثم يضيف لانج : « بأنه قد نثار مسألة حساسة وعلى جانب كبير من الأهمية وهي أن تقديم إقتراح مالى من جانب إنجلترا في الوقت الحالى قد لا يكون مناسباً أو مقبولا عند حملة الأسهم، إلا إذا تم هذا العمل بحذر وتعقل حتى لا يساء إستغلاله. وإلى أن أتأكد من وجهات نظر دى لسبس الحقيقية فن الأسلم عدم تشجيع أى خطوات في الوقت الناحصر، اللهم إذا اضطرته الحاجة إلى المال فأنى لأعتقد أن دى لسبس عندئذ سيحاول إستيقاء قناة السويس تحت الإدارة الفرنسية»<sup>(٢)</sup> ثم يذكر دانييل لانج

(1) Daniel Lang to Granville, London 3.4.1871. Parl. p.Op.  
Cit. No. 13.

(2) Daniel Lang to Granville, London. 3,4,1871. Parl. p. Op.  
Cit. No. 13.

وإن وجهة نظري قد تختلف مع دى لسبس حول هذا الموضوع فقط ( يقصد مسألة إبقاء الإدارة فرنسية )، ذلك أننا كنا نعمل سوياً من أجل ربط البحريين، هو ( دى لسبس ) من أجل عظمة فرنسا ، وأنا من أجل مصلحة إنجلترا . وتم تحقيق الهدفين اللذين عملنا من أجلهما . وعلى أي حال فإنني أشعر أن مستقبل السيطرة على طريق الهند وتأمينه إنما هي مسألة قومية هامة لإنجلترا من وجهة نظري الشخصية (١) ثم يؤكد لانج أن من مصلحة إنجلترا أن تصبح قناة السويس تحت إدارتها (٢) .

وقد طلبت وزارة الخارجية من دانييل لانج — بعد وصول خطابه — معلومات تفصيلية عن هذا الموضوع (٣) . وانتهم دانييل لانج فرصة وجود دى لسبس في لندن من أجل الحصول على قرض مالي من إنجلترا قدره ٦٠٠.٠٠٠ استرليني لتصفية الديون المتأخرة وفوائد أسهم قناة السويس . مقابل إعطائه ضمانات بإيرادات الشركة؛ وتحدث إليه والمخ له بأن هذا الإيراد كان مرهوناً من قبل المساهمين وأن موافقتهم قد تكون مطلوبة لإعطاء المقرضين ، لمبالغ الستائة ألف جنيه ، أولوية حق المطالبة . وأجاب دى لسبس بأنه سيجادل للحصول على ذلك عند اجتماعه القادم بالجمعية العمومية للمساهمين في فرساي أو أورليانز بدلاً من باريس بسبب الاضطرابات الأخيرة هناك (٤) . وانتهم دانييل لانج الفرصة

(1) Ibid.

(2) Ibid.

(3) Viscount Enfield to Daniel Lang. F.O: 2. 4. 1871 Parl.

p. Op. Cit. No. 15.

(٤) يقصد الحرب مع روسيا وحصار باريس .

وحدث دى اسبس عن ضرورة اتخاذ طريق آخر أكثر جراءة ، وتكون  
نتائجهم مضمونه ومستديمة وليست عرضة للتبدل مثل سياسة القروض المؤقتة التي  
يتبعها ، والتي ليست في الواقع سوى دفع مؤقت للخطر في ذلك الوقت . كما الملح  
لانج إلى ضرورة مصارحة حملة الأسهم عن بديل لعدم وجود أرباح للأسهم .  
وأن قيام بريطانيا بالمساعدة والادارة الكاملة يكون فيها دى اسبس تحتفظاً  
بمركزه الحالي كرئيس في باريس ، بدلا من القلق والشك في عدم القدرة على  
تقديم الاعتمادات المالية الضرورية لصيانة وتشغيل القناة في المستقبل . وكذلك  
تسديد الديون التي على الشركة . ولسكن دى اسبس أخذ لوجهات نظر لانج  
وأبدى اعتراضه وأعلن أنه ان يكون عضواً في عملية نقل ادارة القناة إلى أيدي  
أخرى غير فرنسية . وأنه يثق فقط في إشراك بعض المديرين الانجليز في المسؤولية  
مع المجلس الفرنسي ؛ وذلك بهدف تقويم وتدعيم الإدارة الحالية في فرنسا .  
ورأى لانج أن هذا الأمر إن تم ، فإنه سيقتضى على الموضوع الرامى إلى امتلاك  
الانجليز لقناة السويس . وفي نفس الوقت يعطى مظهراً للنفوذ بدون امتلاك قناة  
السويس فعلا . ودهش دانييل لانج لموقف دى اسبس وعقب على موقفه . بأنه  
شئ طبيعي بالنظر إلى نزعة القومية ، والعقبات التي نشأت عند إتمام القناة من  
جانب انجلترا . ورأى لانج أن من واجبه أن يوضح لدى اسبس خطأ اعتقاده  
وتفكيره والذي يقوم على آمال واهية تعتمد على الثقة المبالغ فيها باستمرار  
وجود السيطرة الهشة على القناة والتي قد تنهار في أى لحظة نتيجة لحاجتها الى  
المال . وقد يترتب على ذلك في نظره ترك الادارة في أيدي أشخاص لم يكن في  
النية أن يعهد بها اليهم . لهذا يوضح لانج لدى اسبس أنه عندما يرجع إلى فرنسا  
سيواجه بعاصفة قوية في اجتماعه القادم بالجمعية العمومية لحملة الأسهم عندما  
يطالبون بسداد مديوناتهم ، بصرف النظر عن إحساسهم القومي الذي كان

يستغله دى اسببس فى الماضى لتأجيل دفع مستحقات المساهمين لفترة من الوقت .  
وأضاف لانج بأن الصحافة الفرنسية تناولت من قبل موضوع تصفية شركة قناة  
السويس ، وأشارت إلى احتمال قيام إدارة انجليزية فى المستقبل . وأكد لدى  
اسببس أنه لا يمكن الإستمانة بمشاهير حملة الأسهم وحقوقهم الشرعية فى الدخول  
فى ملكية قناة السويس والمطالبة بدخولها وذلك فى حالة استمرار عدم دفع  
فوائد أسهمهم . وان من سلطاتهم الاحتفاظ أو خلع دى اسببس نفسه حسب  
رغبتهم . كل هذه الحقائق أشار بها لانج على دى اسببس لى يكون مستعداً  
لمواجهتها بالكامل فى المستقبل (١) .

ويرى الباحث من ذلك محاولة دانييل لانج التمسك على دى اسببس حتى ينقل  
ملكىة شركة القناة لإنجلترا .

وعلى أى حال فقد غادر دى اسببس لندن إلى فرنسا ووعد دانييل لانج بإخطار  
الخارجية البريطانية بموقف دى اسببس مع حملة الأسهم (٢) .  
الا أن وزارة الخارجية البريطانية أخبرت لانج بأن حكومة جلالة الملكة ليست  
مستعدة لبدء أى رأى بخصوص مفاوضاته مع دى اسببس عن موضوع قناة  
السويس (٣) .

(1) Daniel Lang to Granville, London 18.4.1871. Parl. p. Op.  
Cit. No. 16.

(2) Ibid.

(3) Granville to Daniel Lang., Lon. 4.5.1871. Parl. p. Op.  
Cit., No. 20.

وكانت وزارة الخارجية قد أخذت رأى وزارة البحرية فى رسالة دانييل لانج -  
وانفتحت البحرية فى الرد المقترح المرسل للانج راجع الرسالتان أرقام : ١٨ المؤرخة فى  
١٨٧١/٥/٢ و ١٩ المؤرخة فى ١٨٧١/٥/٣ من الوثائق (Parl. p.) .

وأصل لانيج اعداد الخارجية البريطانية بأرائه والمعلومات المتعلقة بموضوع بيع قناة السويس ، فأخبرها بذئته حضور إجتماع الجمعية العمومية لملحة الاسهم التقدم والمحدد لها ٣٠ يوليو سنة ١٨٧١ ، وأشار الى الشكوى المقدمة من القرقة التجارية النمساوية عن موضوع رسوم المرور التي تمثل عبئا ثقيلا على السفن النمساوية والايطالية اكثر من السفن البريطانية . وإعزب كل من القرقة التجارية الايطالية والنمساوية الى أن الحل في نظرهما هو قيام بعض الدول بملكية قناة السويس . وأوضح لانيج خطورة وقوع قناة السويس في يد شركة أو بجمرة مشتركة من الدول الأجنبية قد يقرتب عليه استعالة ايجاد قواعد لرسوم المرور ترضى كل الأطراف عندما يكونوا مشتركين في الادارة ، فكل دولة ستحاول عندئذ وضع أحسن وأنسب الشروط التي تلائم مصلحتها التجارية . وهذا واضح من موقف القرقة التجارية النمساوية . ويؤكد دانييل لانيج وجهة نظره الشخصية بأنه في حالة انتقال الادارة فإنه من الضروري أن يكون ذلك إلى أيدي انجليزية (١) .

وقد حاول لانيج كماداته التأثير على دى لسبس لاقتناعه بموضوع نقل مقر الادارة إلى إنجلترا ، على الرغم من أن دى لسبس كان قد أبدى نفوره ومقاومته لهذه الفكرة من قبل ، إلا أنه عاد وصرح اللانيج بأن : إحدى الحكومات الأجنبية (لم يحدد اسمها) قدمت لي عرضا لمعرفة مدى استعدادى شخصياً لعرضها على الجمعية العمومية المساهمين لاخذ رأيها في مسألة قيام الدول البحرية بشراء قناة السويس وشروط وضع هذه المسألة على بساط البحث ، (٢) . ولكن دى لسبس

(1) Daniel Lang, to Granville, Lond. 19. 6. 1871. Parl. p. Egypt 1876 No. 21.

(2) Lang to Granville, Lond. 21. 6. 1871. Parl. p. Egypt 1876 No. 22.

أعرب عن عدم التزامه بوضع هذه المسألة أمام الجمعية العمومية إلا على أساس شراء قناة السويس بمبلغ ١٢ مليون جنيه استرلينى مضافاً إلى هذا المبلغ جزء من تكاليف تسديد الديون لحملة الأسهم وقدّر لها بعشرة ملايين فرنك في العام ولمدة خمسين سنة ، وهما يمثلان المصاريف الفعلية للقناة . وأن الملك في هذه الحالة أن يكون لهم فقط حق ملكية القناة وإنما ستكون لهم خلال التسع وتسعين عاماً حق بيع أراضي المدن والمنشآت الخاصة بالشركة في بورسعيد والإسماعيلية ومقاومة الأرباح مع الحكومة المصرية (١) . وأرسل دى لسبس رأيه هذا إلى وزارة الخارجية البريطانية ولكنه لم يلق موافقتها . واستفسر لانج من الخارجية البريطانية عما إذا كانوا يفضلون أن تكون الإدارة في يد إنجلترا أم تنقسمها الدول الأخرى . ثم أضاف لانج بأن سفراء هولندا وإيطاليا قد أعربا له عن تأييدهما لانتقال الإدارة لانجلترا (٢) .

وعلى الرغم من المعلومات التي أرسلها لانج إلى وزارة الخارجية عن قناة السويس إلا أنها عادت فأخبرته بحكروته مكررة أنه من السابق لأوانه بالنسبة للحكومة بـلاله الملك إعطاء أى رأى بالنسبة للنقاط التي أثارها (٣)

ومن القاهرة أرسل «ليونيل مور» Lionel Moore (٤) إلى جرانفيل يخبره بأن الخديوى اسماعيل قد أحاطه علماً صباح اليوم بأنه قد تلقى رسالة من دى لسبس يوافق فيها على مسئلة نقل ملكية شركة القناة من الشركة الحالية الى مجموعة

(1) Ibid.

(2) Ibid, Inclosure in No. 22.

(3) Hammond to Lang., F. O. 28. 6. 1871, Parl. p. Op. Cit. No. 23.

(٤) أحد أعضاء اللغصلية البريطانية في مصر .

حكومات أوربية ، بهدف إبقائها ذات صبغة دولية . وأضاف دى لسبس بأن كل من رئيس الجمهورية الفرنسية تيير Thiers وريموسات Remusat — وزير خارجية فرنسا — قد عبرا له عن موافقتيهما على هذا المشروع . وأن الحكومة الإيطالية ستقوم بدور الوساطة في هذا الموضوع بين الدول المختلفة المعنية بالأمر . وكان تعليق الخديوى اسماعيل على ذلك بأنه يتنبأ بقيام مشاكل كثيرة في طريق تنفيذ هذه الفترة الجديدة التي يقترحها دى لسبس . وأعانف بأنه نظراً لخطورة وأهمية هذا الاقتراح فإنه سيرسل بدوره خطاب دى لسبس الى الباب العالي تاركاً للحكومات السلطان التصرف في الموضوع حسبما تراه صحيحاً . وأبدى الخديوى عدم تحمسه للاقتراح (١) . وفيهلا أرسل الخديوى اسماعيل الى الصدر الأعظم بمضمون خطاب دى لسبس اليه (٢) .

هذا وقد إلهات التقارير والمعلومات لوزارة الخارجية البريطانية من قنصلها في مصر «ستانتون» ، وممثل شركة قناة السويس في لندن «دانييل لانج» ، وليونيل مور من مصر ، يخبرونها بهذه المسألة . كذلك أرسل هنرى اليوت — سفير إنجلترا بالاستانة — الى وزارة الخارجية بأنه قد سأل سيفر باشا Siever — وزير خارجية تركيا — عما إذا كان قد سمع شيئاً عن إقتراح دى لسبس بخصوص موضوع بيع القناة للدول الأوربية . ولكن سيفر باشا أخبره بأنه حتى ذلك الوقت لم يصله أى شيء عن هذا الموضوع الهام للباب العالي . وعبر اليوت له عن اهتمام إنجلترا والدول الأوربية ببقاء القناة مفتوحة وصالحة للاستعمال ولا

(1) Lionel Moore to Granville, Cairo. 15. 10. 1871, Parl. p. Op. Cit, No. 24.

(2) Ismail to Grand Vizier, Cairo. 14. 10. 1871., Parl. p. Op. Cit. No. 32.

يوجد أحد يرغب في انخفاض مصروفات القناة من أجل تعويض حصة الأسهم.  
وأبدي سيفر باشا تأييده لوجهة نظر اليوت ونوه بأن السبب العالي لن يقف في  
وجه الإجراءات الرامية إلى إزالة العقبات لتعمسين صلاحية وكفاءة قناة السويس،  
بدليل أنه منذ فترة بسيطة صدق السلطان بناء على طلب الحكومة المصرية على  
إقترح رفع رسوم المرور بالقناة فرنكاً واحداً إضافياً كضمان للقرض الذي  
طلبه دي لسبس (١).

كذلك كان دي لسبس قد أرسل مشروع مذكرة إلى وزير خارجية إيطاليا  
فيسكونت فينوستا : ( Visconte venosta ) بشأن دراسة شكل من نيمير  
( رئيس الجمهورية الفرنسية ) وریموسات المبادرة المقترحة التي ستقوم بها  
الحكومة الإيطالية للحصول على موافقة الدول الأوروبية على عقد مؤتمر تخضره  
كل الدول المهمة ولها مصالح في قناة السويس لدراسة مسألة شرائها . كذلك  
لدراسة موضوع رسوم المرور حسب شروط الشركة على أن تكون إدارة  
الشركة وماليتها ومقرها القضائي في فرنسا وأن يتم عقد المؤتمر في باريس بوزارة  
الخارجية (٢) .

ورد اسماعيل على خطاب دي لسبس وأفهمه أن مسودة المذكرة التي أرسلها  
إلى وزير خارجية إيطاليا ( Venosta ) بدون تفويض منه ، وأنه - أي اسماعيل -  
يعترض على هذا الإجراء ، وأيضاً على مسألة بيع قناة السويس ومن المستحيل  
الإجابة عليها لأن الباب العالي هو الذي يملك هذا الحق . وأحاطه علماً بأنه قد

(1) Henry Elliot to Granville, Therapia 28. 10. 1871. Parl. P.  
Egypt (1876) No. 25.

(2) Project Note, Inclosure 1 in No. 26. 8. 10. 1871. Parl. P.  
Op. Cit.



## مقدمة

أرسل فذكرته للسلطان وعنده ما يورد السلطان سيخبره به (١). وهذا وكان دى لميسين قد أخبر (لورد ليونز) - سفير إنجلترا في فرنسا - بموضوع اقتراح بيع قناة السويس للدول الأوروبية (٢). وأكد دى لميسين له بأن هذه المسألة قد أثبتت في البرلمان الإيطالي وأن شركة قناة السويس العالمية صاحبة الامتياز لم تكن هي الداعية لذلك، ولكنها تهتم بمصلحة التجارة الدولية. وأنه يقع حالياً على عاتق الحكومة الإيطالية تقدير العمل الذي ستقوم به بالنسبة لهذه العروض المبدئية (٣).

أما دانييل لانج فقد ظل في مراسلاته لوزارة الخارجية البريطانية يخبرها أولاً بأول بالأمور المتعلقة بقناة السويس. فهو يذكر لها بأن هذا الموضوع أصبح في أيدي سلطان تركيا، وأن سفير تركيا اقترح قيام تركيا بشراء قناة السويس، وترك لانج زعم شكل المشروع ليكون أكثر قبولا من جانب ملك قناة السويس. وفهم لانج من حديث السفير التركي أن تركيا قد تتصرف كوسيط ثم بعد ذلك تقترح تحويل الإدارة لإنجلترا. وأفهم لانج السفير التركي برغبته في التعاون معه في أي ترتيبات بشرط أن تكون تلك الإجراءات متفقة ووجاهات نظر الحكومة البريطانية، مؤكداً له بأنه ليس لديه في الوقت الحاضر أي تصور لوجهات النظر هذه. وقد أخبر لانج جرانفيل أنه لم يخبر أحداً بهذه الموضوعات سواء، ولم يكن في نيته كتابة سطر واحد إلى باريس عن هذا الموضوع. وسبب ذلك يرجع

(1) Ismail to De Lesseps, Cairo 26.10.1871.

Incloure Desp. No. 26 from Elliot to Granville.

(2) Lord Lyons to Granville, Paris 15.12.1871, Part. Pl. No. 27.

(3) Ibid, Inclouure 1 in No. 27.

إلى رغبته في إعطاء جرانفيل الفرصة لإرسال أي من ملاحظاته له وثانية لأنه لم يس  
خلال زيارته الأخيرة لباريس أن دى لسبس قد فقد جانباً كبيراً من تأثيره على  
المساهمين وحملة الأسهم فكان دى لسبس نفسه قد دهش عند اجتماعه الأخير بهم  
وهم يميلون الإنصات إلى تقريره المالي ورفضهم قبوله ، وقد عين دى لسبس  
مؤمراً خاصاً لتحديد طريقة احتساب المحولة (١) .

هذا ونتيجة للمعلومات التي أرسلها دانييل لانج الى وزارة الخارجية ، نجد  
هاموند وكيل وزارة الخارجية البريطانية يبعث الى لانج ، نيابة عن جرانفيل ،  
عبر له عن شكره للمراسلات التي بعث بها والخاصة بقناة السويس (٢) .

وهكذا نجد دانييل لانج بدافع من نوعته الوطنية ، عندما رأى شركة قناة  
السويس على وشك الإفلاس ، يسارع الى ابلاغ وزارة الخارجية البريطانية  
بمعلومات تفصيلية عن مركز قناة السويس المالي والفني سرا كما رأينا ، ولم يعلم  
دى لسبس بتلك المراسلات التي أرسلها دانييل لانج للخارجية البريطانية الا بعد  
ذلك بسنوات ، عندما تم نشر المراسلات الدبلوماسية الخاصة بمسألة قناة السويس  
عام (١٨٧٦) ، والتي تضمنتها مضابط البرلمان الإنجليزى ، وعندما صد دى لسبس  
لتلك الخيانة وقام بطرد دانييل لانج على الفور من خدمة الشركة (٣) . وتسبب  
فصل لانج في إثارة المشاعر الإنجليزية . فنجد جريدة شركة قناة السويس قد  
نشرت نقلاً عن جريدة التيمز البريطانية ، في هدها الصادر بتاريخ ٢٩ فبراير

(1) Daniel Lang to Granville, Lond. 29. 12, 1871. Parl. P. Op.  
Cit. No. 28.

(2) Hammond to Lang, F. O. 3. 1, 1871, Parl. P. Op. Cit.  
No. 29.

(3) Kinross (Lord), Op. Cit. p. 262.

١٨٧٦ ، معلقة على مسألة فصل دانييل لانج من جميع وظائفه التي يشغلها في مجلس الإدارة وكمثل للمصالح البريطانية ، وبأن الإثم الذي ارتكبه دانييل لانج أنه كان البريطاني الوحيد الذي يقوم بدور هام في مشروع قناة السويس ، . وقد استاء كثير من الساسة البريطانيين لفصل دانييل لانج ، وكان هذا العمل في نظرهم بمثابة إزدراء من جانب الشركة للمصالح البريطانية في قناة السويس ، (١) .

ودافع شارل دى لسبس عن مسألة فصل لانج مؤكداً أن هناك علاقة صداقة تربط دى لسبس بستوكس — العضو البريطاني — في مجلس إدارة الشركة . وذلك دليل على إهتمام الشركة بمصالح إنجلترا . كذلك رد شارل دى لسبس على ما ذكرته «جريدة النيوز» موضحاً ومعلقاً بأن دانييل لانج لم يشغل أى دور في مناقشات مجلس إدارة الشركة . وأنه لم يكن يمثل — بأى حال — المصالح البريطانية ، وأن الشركة قد قامت بفصل وكيل خرج عن حدود العمل المسند إليه ، (٢) . وفي نفس الوقت نشرت جريدة القناة ، خطاباً موجهاً من دى لسبس إلى محرر جريدة التيمز ، يؤكد فيه أن دانييل لانج قد فصل كوكيل عادى ( Simple agent ) للشركة في لندن وأن سبب فصله يرجع إلى قيامه في عام ١٨٧١ بإرسال مراسلات مع وزراء حكومة جلالة الملكة دون إبلاغ إداره الشركة بذلك . وقام في الوقت نفسه بمفاوضات شخصية ، حقر فيها لاسم فرديناند

(1) «Le fait que sir Daniel Lang était le seul anglais qui eût un rôle important dans l'entreprise du canal de suéz .. » voir, B.D. No. 152, 12 Mars. 1876 P. 1.

(2) «La Compagnie a révoqué un agent sorti des limites de ses attributions». Ibid. p. 2.

دى اسبىس بتقديعه أحمالا غير حقيقة (١). وكان من نتائج نشر هذه المراسلات الرسمية مؤخرًا أن ترتب عليها قيام سوء تفاهم بين حكومة جلالة الملكة والشركة البحرية العالمية لقناة السويس (٢).

وأرسلت وزارة الخارجية البريطانية بعد ورود التقارير المختلفة من مسألة قناة السويس إلى وزارة التجارة لأخذ رأيها في هذا الموضوع . وقبل أن يرسل وزير التجارة البريطانية د قارر ، إلى هاموند — وكيل الخارجية البريطانية — يخبره : « أنه بدراسة المستندات والمراسلات وجد استعداداً من كل من الحكومة الإيطالية والفرنسية للاشتراك في خطة شراء قناة السويس بمعرفة الحكومات الأوربية . ولكن الحكومة المصرية كانت على ما يبدو مترددة (٣) ولكنها تميل إلى معارضة هذه الفكرة . وأما الحكومة التركية فهي وإن كانت لم تعلن رأيها بعد إلا أنه من المحتمل معارضتها أيضاً لهذه الفكرة . ويبدو أن دى اسبىس والشركة توافقان على مسألة بيع قناة السويس ، وذلك على الرغم من وجود اختلاف كبير بينهم وبين أفراد آخرين بالنسبة لثمن قناة السويس وشروط الشراء . وأن وزارة التجارة ليس لديها أرقاماً أو بيانات كاملة لتوضيح مدى تطور التفاوض خلال السنة الأخيرة . وأن هذه البيانات يمكن الحصول عليها من باريس — يقصد مقر الشركة — أو من مصر ، ومن الصعب الحصول عليها من لندن (٤) . ثم يضيف وزير التجارة في رسالته : « إن موقف الوزارة يتحدد بإهتمامها بالسياسة

(1) «... il a abusé du nom de M. Ferdinand de Lesseps, en avançant des faits inexacts». Ibid, B, D.

(2) Ibid.

(٣) خشيت الحكومة المصرية إهداء رأيها دون الرجوع للباب العالي .

(4) Farrer to Granville, Lond, 22, 1, 1872. Parl. p, Op. Cit.

التي ترمى إلى خدمة مصالح التجارة والملاحة البريطانية والمرتبطة بهذا المشروع كما ترحب الوزارة بقيام الدول الأوروبية بعملية شراء قناة السويس ، بشرط أن تكون إدارة الشركة ومسألة حياد القناة ، بمعرفة و اللجنة الأوروبية ، ( European Commission ) ، وهذا الموضوع تحبذه الحكومتان الفرنسية والإيطالية . وأن وزارة التجارة ترى أن قناة السويس تزداد أهمية لبريطانيا يوماً بعد يوم ، ومن مصلحتها بقاء هذا الشريان الحيوى مفتوحاً للملاحة . أما بالنسبة لمركز الشركة المالى ، فيلاحظ أنه إذا كان إفتراض دى لاسبس صحيحاً من أنها — أى القناة — ستصبح مربحة ، فإن مساومة المساهمين الآن أفضل منها بعد ذلك ، أما إذا كان المشروع عديم الربح فلا أمل بالنسبة لإحتمالات حسن إداره وتشغيل وصلاحيه القناة إذا تواتر أمرها شركة ، (١) .

ثم تعرض وزير التجارة البريطانية للجانب السياسى فى مسألة بيع القناة قائلاً أنه ليس من إختصاص وزارة التجارة ، بل هو من إختصاص وزارة الخارجية ، لأن هذا الموضوع فى نظره مرتبط بموقف كل من مصر والباب العالى . وأنه من الخطورة بمكان لتجارة العالم وقوع هذا الطريق الهام فى يد حكومة غير قادرة على إدارته بكفاءة تامة . وأن يكون مجالاً لنفوذها أكثر من إهتمامها بمصلحة التجارة والملاحة العالمية (٢) .

أما فيما يتعلق بموقف الحكومة التركية إزاء تلك الأحداث فتوضحها الرسالة التي بعث بها وزير خارجيتها دسيفر باشا إلى سفير تركيا فى لندن — موسورس باشا ( Musurus Pasha ) يطلب منه الإتصال بوزارة الخارجية البريطانية لإحاطتها علماً بأن الباب العالى لا يوافق بأى حال حتى من حيث المبدأ على مسألة

(1) Ibid.

(2) Ibid.

بيع قناة السويس ، وإنشاء إداره دواية على أرض تخصها . ومن جانب آخر فإن دى اسبس له فقط حق حماية الإمتياز ، ولاحق له في إثارة مسألة بمثل هذا النوع . ذلك أن شركة قناة السويس شركة أجنبية وهى لذلك تخضع لقوانين وعادات الإمبراطورية العثمانية . بالإضافة إلى أن العقد لم يعط دى اسبس الحق في تغيير مركز الشركة في علاقاتها مع حكومة الإمبراطورية ، وأن كل الخطط الجديدة مرتبطة بموافقة الحكومة العثمانية ، وعلى هذا فإن الباب العالى لا يوافق بأى حال من الأحوال على هذه التعديلات . هذا وقد سبق توضيح هذه النقاط إلى د هنرى اليوت ، سفير إنجلترا بالإستانة (١) .

هذا ونجد لانج يقترح على جرانفيل ( ٢٩ ديسمبر ١٨٧١ ) مشروعاً بقيام تركيا بشراء القناة ، وستكون تركيا — من وجهة نظر لانج — في هذه الحالة بمثابة رجل فائد الشخصية ، بالنسبة للحكومة البريطانية (٢) .

على أى حال فقد تمكن دى اسبس في عام ١٨٧٢ بعد أن بلغ مجموع ما حصل عليه ( ١٢ مليون فرنك ) من قرض العشرين مليون فرنك — السابق ذكره — فقد أعطى ذلك الشركة متفهماً من الضائقة المالية واستطاعت بهذا المبلغ دفع متأخرات الفوائد عن السنتين الماضيتين . وحولت السكوبونات إلى سندات

(1) Musurus Pasha to Granville, Lond. 22. 1. 1872. Parl. P. Op. Cit, No, 32; Cf, sever to Musurs, 10. 1. 1872. Parl. P. Inclosure in No. 32, Op. Cit.

(2) «Turkey might purchase the shares acting as an home de paille». Marlowe, the making of suez Canal. Op. Cit. p. 292.

نقلها مارلو من وثائق الخارجية البريطانية لانج الى جرانفيل ٢٩ ديسمبر ١٨٧١ .

Bonds يدفع عنها فوائد ٥ ٪ قابلة للإستهلاك خلال أربعين عاماً (١)  
هذا بالإضافة إلى ارتفاع الحولة المارة بالقناة خلال هذا العام (١٨٧٢) فبلغت:  
١٠٠.٤٠٠ رطلاً وبلغ الإيراد ١٦٤.٠٧٥ رطلاً فرنكاً (٢) وهذا الرقم ضعف  
العام السابق (٣).

وعندما بدأ المركز المالى لشركة قناة السويس في التعميم ، نجد شارل دى  
لبيس يدافع عن والده فنشر في صحيفة قناة السويس في عددها الصادر في (٢٢  
أبريل ١٨٧٢) إعلاناً لمراسلى الشركة عن مسألة بيع قناة السويس يؤكد فيها  
نقطتين :

الاولى أن الشركة لم تقم بتقديم أى عرض لائى شخص ، والثانية : أنه عند  
تقديم أى عرض مناسبة من هذا القبيل من جانب الدول المعنية ، فإنه سيعرض  
بطبيعة الحال على الجمعية العمومية للمساهمين الذين لهم الحل في اتخاذ القرار (٤).  
ويرى الباحث أن الهدف من نشر هذا الكلام هو طمأنة المساهمين بالنسبة لمسألة  
بيع قناة السويس ودفع التهمة عن دى لبيس .

هذا ونجد أن شركة قناة السويس ، في محاولة منها لزيادة دخل القناة ، تعلن في  
١٢ مارس ١٨٧٢ بأن رسوم المرور ستحتسب على أساس الحولة الكلية للسفينة  
وليس على أساس الحولة الصافية ، كما كان متبعاً من قبل . وبهذا العمل سيزداد  
دخل القناة بطبيعة الحال بمعدل ٣٠ ٪ وأدى ذلك إلى ثورة ملاك السفن

(1) Voisin-Bey, Op. Cit. T.2, p. 12, Cf. Kinross, Op. Cit. p. 257.

(2) B. D. No. 132, 2 Jul. 1876. p. 3.

(٣) بلغت الرسوم عام ١٨٧١ مبلغ ٨١٩٣٧٣٢ فرنكاً - المصدر السابق .

(4) Bull. Décadaire No. 12, 22 April 1872, p. 1.

والشركات الملاحية على شركة قناة السويس (١) .

هذا وعلى الرغم من تقرير وزارة التجارة البريطانية بأن حياد التجار بين أوروبا والشرق غير قناة السويس ، وأن العلم البريطاني كان يمثل نسبة متزايدة في هذه التجارة ، وأن من المنطقي أن تزداد قبضة بريطانيا على قناة السويس ، إلا أن حكومة الأحرار برئاسة جلادستون تحركت بحذر شديد في هذه المسألة (٢) . وهكذا فإن وزارة الخارجية البريطانية مؤيدة ورئيس وزرائها (جلادستون) كانت ما تزال غير راغبة في التحرك لمسألة شراء قناة السويس (٣) .

وقد نتساءل عن السر في احجام حكومة الأحرار البريطانية انتهاز هذه الفرصة رغم التقارير العديدة التي أوضحت مركز الشركة وأهمية القناة لبريطانيا وخطورة وقوعها في أيدي أخرى . . . الخ . ربما تكون حكومة جلادستون مترددة لأسباب عدة منها الاحداث الخطيرة التي تدور في أوروبا ، وهزيمة فرنسا على يد روسيا وتغيير موازين القوى نتيجة لهذا الصراع (كما ذكرت من قبل) . هذا بالإضافة الى قيام روسيا بالقاء حياد البحر الأسود وقد خلق حالة خطيرة بالنسبة لحكومة إنجلترا (٤) .

وأن قيام إنجلترا بشراء قناة السويس في تلك الظروف الدولية المتغيرة فيه مجازفة من ناحية ، ومن ناحية أخرى فإن فرنسا بعد هزيمتها أصبحت لا تشكل خطراً على قناة السويس . وإذا كان لابد من استبدال الشركة الفرنسية فإن أسلم حل

(1) Ibid. No. 8, 18, 3, 1872.

وراجع مشكلة رسوم المرور ومؤتمر القسطنطينية الدول .

(2) Kinross, Op. Cit. p. 260.

(3) Wilson, Op. Cit., p. 45.

(٤) راجع الفصل الثالث من الباب الأول .



بالنسبة لاساسة انجلترا هو شيء شبيه بالجنة الأوربية لنهر الدناوب حيث  
لبريطانيا هناك مركزا متفوقا ، فلا مانع إذن من قيام نوع من هذا القبيل .

وحول مسألة بيع شركة قناة السويس يذكر أحد المؤرخين « هالبرج »  
أنه كان من الممكن قيام شركة بريطانية في الفترة ما بين ١٨٧٠ - ١٨٧٢ بشراء  
شركة قناة السويس بدل من أن تصبح تحت « إدارة دولية » .

فقد حدث أن اتفق كل من « دوق سوزلاند » « Duke of Sutherland »  
والسيد / بندر Pender (وهما من كبار رجال المال الانجليز) على شراء شركة  
قناة السويس ولكن بسبب موقف حكومة الاسرار أثبتت عزيمتها فلم يكتب  
النجاح للمشروع (١) .

كما يذكر مؤرخ آخر « نوتوفتش » أن مجموعة من الرأسماليين الانجليز قد فكرت  
في شراء شركة قناة السويس ، فأرسلت في ربيع عام ١٨٧١ وفدا الى مصر  
للتفاوض مع دى امبس ، وعرضوا عليه اقتراحهم بشراء شركة قناة السويس  
ولكنه رفض الدخول معهم في مفاوضات بهذا الشأن (٢) .

كما انتقد أحد الكتاب - كراييتيه - جلادستون لأنه أخطأ خلال فترة حكمه  
(١٨٦٨ - ١٨٧٤) في فهم أهمية قناة السويس لإنجلترا (٣) .

وتغير الوضع في عام ١٨٧٤ بمجيء حكومة المحافظين بزعامه دزيلي .  
فقد عادت وزارة التجارة البريطانية تبدي رغبتها في قيام « إدارة دولية للقناة »

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 222.

(2) Notovitch, Nicolas, L'Europe et L'Egypte, Paris 1898.  
p. 131.

(3) Crabité. P., Op. Cit. p. 160.

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 222.

مؤكدة : د أن التعقيدات والمعا كل ان تنتهى طالما هذا الممر الملاحي الدولى فى يد شركة خاصة ، (١) كذلك أعلن لورد دربي - وزير خارجية بريطانيا - فى مجلس اللوردات ، تأييده لمسألة وضع قناة السويس تحت إدارة لجنة دولية (٢) . كذلك يقال أن دزيريلى خوّل البارون روتشيلد ، أن يلمح وبصفة سرية - to intimate confidentially - لدى لسيبس بأن الجو فى انجلترا أصبح مهيأ لفكرة شراء القناة . فلقد زار دى لسيبس اللورد ليونز فى ١١ يوليو ١٨٧٤ وذكر له أن شخصيتين بريطانيتين قد تحدثا معه من مسألة بيع قناة السويس وعندما سئل دى لسيبس عن الرقم التقديرى لقيمة القناة المالية ذكر له مبلغ ( ٤٠ مليون جنيه ) وهو مبلغ أثار فزع روتشيلد ، وعلق على ذلك بأن شركة القناة ليس لديها النية فى البيع واستبعدت الفكرة (٣) .

(1) Ibid.

(2) Ibid: p: 233

(٣) ويذكر هالبرج أن الشخصيتين اللتين تحدثت عنهما دى لسيبس ( واحد من حائلة روتشيلد بالانجلترا والآخر البارون « اميل داونجر » وهو بنوكى معروف فى باريس -

## الفصل الثاني

### الآزمة الثانية

( مشكلة الحمولة ورسوم المرور بقناة السويس )

ومؤتمر الحمولة الدولي المنعقد بالاستانة

( سنة ١٨٧٣ )

- تعريف بمعنى كلمة الحمولة .
- تطور نظام الحمولة في كل من إنجلترا وفرنسا .
- تطور حمولة قناة السويس .
- الصراع السافر بين شركة قناة السويس والدولة البحريةية :
  - احتجاج الحكومات والشركات الملاحية على قرار الشركة .
  - موقف كل من الحكومتين المصرية والتركية من الآزمة .
  - موقف إنجلترا وفرنسا من المشكلة .
- مؤتمر الحمولة الدولي المنعقد بالاستانة :
  - التمهيد لعقد المؤتمر .
  - جهود دي لسبس المضاد للتأثير على السلطان .
  - قرارات المؤتمر ومشكلة تنفيذها .
  - التهديد بالاحتلال العسكري للقناة ثم إذعان دي لسبس .



تعتبر مشكلة تحديد حمولة السفن من أخطر الإزمات التي واجهت شركة قناة السويس . فالحمولة هي أساس تحصيل رسوم المرور بالقناة ، وقد استمرت تلك الازمة أكثر من أربع سنوات تأزمت فيها الأمور ، وأدت إلى ثورة الشركات الملاحية مؤيدة من حكوماتها . وقامت الحكومة الإنجليزية بالضغط على الباب العالي لحسم المشكلة . وترتب على ذلك عقد مؤتمر دولي لتوحيد الحمولة بالقسطنطينية ، حتى لا يكون هناك مجال لتلاعب دى لسبس برسوم المرور . وبلغت الازمة ذروتها عندما أمتنع دى لسبس عن تنفيذ مقررات المؤتمر الدولي للحمولة ، فتوجهت قوات عسكرية أرسلها الخديوي لإحتلال القناة . عندئذ فقط رضخ دى لسبس .

وقد شهدت هذه الفترة صراعاً عنيفاً بين الدبلوماسية البريطانية والفرنسية في هذا المجال واشتركت في هذا الصراع دول أخرى يعنيها أمر شركتها الملاحية وسفنها . فشكلة رسوم المرور في القناة مهمة بالنسبة لرج وخسارة ملاك السفن . أما بالنسبة لـ دى لسبس فقد حاول الخروج من الازمة المالية التي كانت تعانيها الشركة عن طريق إحتمساب رسوم العبور بالقناة على أساس حمولة السفينة الكلية بدلاً من الحمولة الصافية .

وقبل دراسة هذه المشكلة من المهم تفسير بعض الإصطلاحات التي مستردد كثيراً في هذا الموضوع . ذلك أن هذه المشكلة الفنية تحولت إلى مشكلة سياسية دوائية .

تحتسب رسوم المرور في قناة السويس على أساس حمولة السفينة ، فالحمولة في الحقيقة هي أساس تحديد الرسوم الملاحية وكافة الضرائب التي تخضع لها السفينة . والحمولة عملية حسابية لتحديد سعة السفينة إما بطريق الوزن ، وذلك عن طريق معرفة إزاحة السفينة Ship's Displacement أو بالحجم عن طريق

## ١٩٨

قياس فراغات السفينة الداخلية ، بأخذ أبعادها بطريقة هندسية دقيقة .  
وإحتساب الرسوم على أساس الحولة بالوزن غير منصف بالنسبة للشحنات  
الثقيلة . كما وأن فرض الرسوم على أساس الحجم لا يمثل تمثيلاً حقيقياً سعة نقل  
السفينة بالوزن . والحولة في الحقيقة عنصر للتنافسة الدولية . فكل دولة تحدد  
حولة سفنها كما يترامى لها .

وقبل إفتتاح قناة السويس للملاحة كانت هناك طرق عديدة لقياس حولة  
السفن . وكان النظام الإنجليزي والنظام الفرنسي هما السائدان ، واختلف كل  
منهما عن الآخر . واسكن معظم الدول البحرية أخذت بنظام الحولة الانجليزي  
لسهولته ، وتطبيقه بطريقة عملية .

وأسعملت فرنسا طريقة إحتساب حولة السفن بالحجم منذ زمن بعيد ، وصدر  
قانون سنة ١٦٨١ بفرنسا يوضح طريقة تقدير حولة السفن الفرنسية (١) . ثم  
عدل هذا القانون في أول يناير ١٧٩٤ ، لأن طريقة القياس بالنظام السابق يجعل  
السفن الفرنسية أكبر حولة من السفن البريطانية والأمريكية (٢) .  
ونتيجة لشكوى ملاك السفن الفرنسية صدر قانون جديد في ٢٨ نوفمبر ١٨٣٧ (٣) .

(١) احتسبت حولة السفن الفرنسية بالحجم منذ البداية ، فان قانون عام ١٦٨١ كان  
بحسب الطن البحري بما يوازي ٤٢ قدم ٣ أو ١٤٤ متر ٣ ، وهو يوازي ١٠٠ كيلو  
جرام ، وكان يقدر على أساس ٤ براميل وزن كل منها ٢٣٠ لتر ، وهذه البراميل تشغل  
حيزاً يقدر بـ ٤٢ قدم ٣ أو ١٤٤ م ٣ . أنظر :

Voisin, OP. Cit T.2, P.28; cf. Roux, Charles, OP. Cit. T.2. P:7

(2) Voisin, OP: Cit. T: 11. P. 31.

(٣) احتسب هذا القانون حولة السفينة بالطن ، بأخذ أبعادها : الطول x العرض x

العمق بالمتر ، ويتم النتائج على ٣٨٠ : Ibid.

واستمرت قواعد قياس السفن في فرنسا — طبقاً لمرسوم ١٨٣٧ — معمولاً بها إلى أن طالب ملاك السفن الفرنسية إدخال نظام القياس الانجليزي ، المعروف بأسم « نظام مورسوم ، Moorsom » لسهولة . وطبق في فرنسا إعتباراً من ٢٤ ديسمبر ١٨٧٢ . واعتمد النظام الإنجليزي دون إجراء استنزالات الجهاز المحرك من الحولة السككية (١) .

أما في إنجلترا فإن أول قانون انجليزي خاص بقياس حولة السفن صدر عام ١٤٢٢ ، وطبق على السفن التي تعمل في نقل الفحم فقط . ثم صدر قانون آخر عام ١٦٩٤ ، ولكنه لم يمسك طويلاً . وفي عام ١٧٧٣ ظهر نظام جديد للحولة عرف بأسم : ( Builders Old Measurement ) وظل مستعملاً حتى عام ١٨٣٥ والكمية المتحصلة عليهما عن طريق هذا القياس حاولت تحديد طن السفينة بوحدة صناعية قدرها ٩٤ قدم مكعب (٢) .

ولقد بدأ نظام الحولة في إنجلترا بطريقة الوزن وليس بالحجم ، كما كان متبعاً في فرنسا . فكانت حولة السفينة تحسب على أساس وزن الشحنة المنقولة بحسباً بطريقة مباشرة ثم يعاد تقديرها بالإستعانة بقانون يحدد هذا الوزن بطريقة أسهل وهو ضرب الطول  $\times$  العرض  $\times$  الارتفاع . ولكن في أواخر القرن الثامن عشر اختلفت العلاقة بين الوزن والحجم ، نتيجة لتطور تصميم بناء

(1) Ibid. P. 51:

(٢) أصل كلمة حولة Tonnage جاءت ، من نظام قديم للقياس حيث كانت وحدة

السمية هي الفراغ الذي يشله برميل من الحمر Tun . راجع :

Robert, H, Naval Architecture and Ship Construction, London, 1956 p, 147.

## ٢٠٠

السفن وظهور استنزالات الحمولة الخاصة بالسفن التجارية (١) . وكان لا بد من الخيار بين التعامل بالحمولة بالحجم أو بالوزن . واستقر الرأي على اختيار حمولة الحجم ، فقد تبين أنها أكثر عدالة لتحصيل كافة الرسوم والضرائب بالإضافة إلى سهولة احتسابها . ففي عام ١٨٥٤ صدر في إنجلترا القانون التجاري البحري ، تعتمد حمولة السفن فيه على نظام قياس جديد يعرف بأسم « نظام مورسوم » (٢) . وبهذا النظام انتقلت إنجلترا من نظام تقدير الحمولة بالوزن إلى نظام تقدير الحمولة بالحجم . ونظراً لسهولة هذه الطريقة في احتساب حمولة السفينة أخذت بها معظم الدول البحرية بالتدريج في الفترة من ١٨٦٥ إلى ١٨٨٠ . ولاحتساب الحمولة الصافية في هذا النظام — بالنسبة للسفن الشراعية — كان يخصم نصف حجم الحمولة السككية . أما بالنسبة للسفن البخارية ، فكان يخصم ٢٥ ٪ من الحمولة السككية الذي يمثل حجم الجهاز المحرك للسفينة . والنتائج يمثل الحمولة الصافية للسفينة وهي أساس تحصيل الرسوم في إنجلترا (٣) .

هذه دراسة سريعة لتنظيم الحمولة التي كان مقدوراً بها عند افتتاح قناة السويس للملاحة ، أما حمولة قناة السويس ، فلم تكن الشحنة قد حددت لها نظام حمولة ، ولم يكن لمصر أو لتركيا نظم حمولة خاص بهما . وإذا نظرنا إلى عقد احتياز شحنة قناة السويس الثاني ( ١٨٥٦ ) نجد المادة ١٧ منه والخاصة برسوم المرور

(١) راجع بالنسبة لتطور بناء السفن — الفصل الثاني من الباب الأول .

(٢) مورسوم هذا ضابط بحري انجليزي ، رأى أن الحمولة تشمل القياس الدقيق لكل الفراغات الداخلة في السفينة سواء تحت السطح أو فوقه وأستبعد كل اهتمام بالوزن وبالنسبة لتاريخ الحمولة في إنجلترا — راجع :

Voisin, OP. Cit. T.ii, PP. 29 — 46 .

(3) Fitzgerald, OP. Cit. T. 2, P. 133.



## ٤٠٤

في القناة قد جاء فيها : ، تعويضاً للشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال التي تتكلفتها بمقتضى هذا الفرمان ترخص لها ومن الآن وطيلة المدة التي تتمتع فيها بالإمياز وهي المدة المبينة في الفقرتين الأولى والثانية في أن تفرض وتقاضى عن المرور في القناة والمرافئ التابعة لها رسوماً الملاحة والإرشاد والقطر والسحب وفقاً لتعريفات لها أن تعدلها في كل وقت مع مراعاة الشروط الصريحة الآتية :

- ١ — تحصل هذه الرسوم دون إستثناء أو تمييز على جميع السفن بشروط مائة .
- ٢ — تنشر التعريفات قبل ثلاثة أشهر من العمل بها في عواصم البلدان التي يعنىها الأمر وفي مرافئها التجارية الرئيسية .
- ٣ — لا يزيد رسم الملاحة الخاص على حد أقصى قدره عشرة فرنكات عن كل طن سعة ، من حمولة السفن وعن كل فرد من المسافرين :

• Le Chiffre maximum de dix francs par tonneau de  
Capacité des navirs . • (١)

هذا وقد شكل رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس في ١٦ أكتوبر ١٨٦٨ ، أى قبل عام من إفتتاح القناة ، لجنة سميت بأسم « لجنة الملاحة » مهمتها دراسة ظروف ومستقبل استقلال القناة . وتكونت تلك اللجنة من الضباط والمهندسين البحريين وأعضاء المؤتمر الإستشارى الأشغال والمهندسين ومقاولى شركة قناة السويس ومدير الملاحة والتحرركات بالقناة وكان من أهداف هذه اللجنة إبداء رأيها بالنسبة لطريقة قياس الحمولة وتحديد مفهوم عبارة طن سعة

(1) Roux, J. G , OP. Cit. T. i, P. 451

Tonneau de Capacité المنوه عنها في عقد الإمتياز (١) . ودرست اللجنة إمكانية إيجاد دطن نموذجي ، : Tonneau Type يمكن إتخاذ أساساً لإحتساب الرسوم لجميع السفن وكذلك العلاقة بين هذا الدطن الذي سيقع عليه الإختيار والدطن الرسمي الذي تستعمله الدول المختلفة . وقدمت اللجنة تقريرها المؤرخ في ١٤ نوفمبر ١٨٦٨ للشركة جاء فيه : « تقرر اللجنة أن الحولة الإنجليزية هي أحسن نظام للقياس يمكن اقتباسه ولكن تقرر بأنه من الصعب إيجاد علاقة بين الدطن النموذجي والدطن الذي تعالقه الدول الأخرى لأن طريقة القياس في كل دولة تختلف عن الأخرى . وأن مسألة إيجاد نظام موحد للحمولة في الوقت الحالى ليس من إختصاص هذه اللجنة وإنما يجب وضعه أمام لجنة دولية في المستقبل . وأنه من رأى اللجنة أنه إنتظاراً لأن تتوصل هذه اللجنة الدولية لنظام عالمي موحد للحمولة يمكن إقتباسه فإن شركة قناة السويس يجب أن تعتمد على الحولة الواردة بمستندات السفينة دون تمييز لجنسيتها كأساس لتحصيل رسوم العبور » (٢) .

وبناء على ذلك طبقت الشركة هذا النظام بعد إفتتاح القناة على أساس ما تحمله السفينة من شهادات حمولة لتحصيل رسوم المرور ، وكانت الشركة قد أصدرت في ١٧ أغسطس ١٨٦٩ قبل إفتتاح القناة للملاحة بثلاثة أشهر لائحة الملاحة بها . وجاء بالمادة ١١ من هذه اللائحة تأكيد للمادة ١٧ من عقد الإمتياز الخاص بالشركة الثاني : « تحسب رسوم العبور على الحولة الفعلية للسفن ، وتحدد الحولة وحتى صدور قرار جديد على أساس مستندات

(1) Fitzgerald, Op. cit., T. ii. P. 135; cf. Voisin, Op. Cit. T. ii, p. 57.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. T. 2 p. 136; cf. Voisin, Op. Cit. T ii pp. 75—58.

السفينة وأن رسوم العبور من بحر لآخر هي عشرة فرنكات للطن ، وعشرة فرنكات لكل راكب تدفع عند مدخل القناة، إما في بورسعيد أو في السويس، (١). ثم صدرت لائحة جديدة للشركة في أول فبراير ١٨٧٠ — جاء بالمادة ١١ منها : « تحتسب رسوم المرور بالنسبة للسفن التجارية على أساس الجمولة الصافية للسفينة »، (٢). ولكن بعد مرور عام على الافتتاح رأت إدارة الشركة ضرورة عمل دراسة جديدة لمسألة قواعد احتساب رسوم العبور . وقد ترتب على هذه الدراسة مجموعة من المعلومات مفادها أن الجمولة الرسمية الواردة بمسندات السفينة والتي اتخذتها الشركة كآساس لتحصيل رسوم المرور من قبل ، لنصح أنها أقل من السعة الحقيقية لجمولة السفينة . وبذلك تعمل الشركة - مخاطر يجب عليها تفاديها . ذلك أن الجمولة الأهلية تختلف في كل دولة عن الأخرى لدرجة أن بعض السفن المتشابهة تمتاز عن الأخرى في الرسوم (٣) .

ومن الأسباب الرئيسية — كما ذكرت في الفصل السابق — التي دعت للاهتمام بموضوع جمولة السفن ، محاولة الشركة الخروج من أزمتها المالية التي هددتها ، في محاولة منها لرفع رسوم المرور حتى تزيد الإيرادات على المصروفات .

وكانت الحكومة الفرنسية قد تولت القيام بجهود واتصالات دبلوماسية لإيجاد نظام موحد لجمولة السفن ويتضح ذلك من الخطاب الموجه من وزير خارجية فرنسا في ١٩ أكتوبر ١٨٦٩ إلى رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس يخبره فيه بإهتمام إمبراطور فرنسا بوجود نظام موحد للقياس يعتمد على النظام

(1) Fitzgerald, Op. Ci., T. 2. p. 136; cf. Voisin, Op. Cit. T. 2. P. 59.

(2) Voisin, Op Cit. T. 2. p. 59.

(3) Ibid.

الانجليزى وتقتبسه الدول الاخرى وأن الوزارة مهمة جداً بهذه المسألة مع السلطات المختصة وسلطات لجنة نهر الدانوب الأوربية ، وأنها سترسل تقريراً بذلك إلى حكومة جلالة الملكة للاتفاق سوياً على إعداد نظام دولي لتحديد حمولة السفن ، ويمكن لجميع الدول قبول هذا النظام . إلا أن هذه المساعي لم تؤد لنقيجة محددة . وأضاف الوزير : « بأنه مع ذلك سيواصل الجهود بهذا الشأن وإفتتاح قناة السويس للملاحة — سيجعل بطبيعة الحال — بالحل الذى يهم التجارة البحرية للعالم كله » (١) .

ويرى د. واسون — وهو كاتب انجليزى متعصب — أن طلب شركة قناة السويس من الحكومة الفرنسية التفاوض مع الدول الأخرى حول إيجاد نظام عالمي موحد للحمولة هو خطوة زائفة ؛ فقد كان على دى اسبس أن يخاطب السلطان (٢) .

هذا وقد ظهر للشركة مشكلة تحديد عبارة « طن سعة » الواردة بعقد الامتياز ، فقد رأى محامى الشركة « Maitre Allou » ، أن تقبل الشركة وبصفة مؤقتة الرسوم فى إنتظار توصل الدول لنظام حمولة دولي (٣) . هذا وقد أثار كلمة « طن سعة » الواردة فى عقد الامتياز — كما سنرى بعد ذلك — مشاكل فنية وسياسية خطيرة ، بالنسبة لطريقة تفسيرها ، من جانب كافة الأطراف المعنية . فقد حاول كل جانب تفسيرها لمصلحته . ويذكر دى اسبس قصة إدراج هذه السكبة فى عقد الامتياز فيذكر أن فنصل

(1) Ibid: pp. 59—60.

(2) Wilson, The Suez Canal. Op. Cit p. 60.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. p. 138.

هولندا العام بالإسكندرية : Ruysseuacis (١) ؛ كان مكلفاً من قبل الخديوي لضبط النص الفرنسي لمعد الإمتياز مع دى لسيبس وكذلك بمطابقة موجد بك Mougel Bey (٢) .

ويذكر دى لسيبس أن رويسنير قد استقبل كلمة د طن ، التي وردت فى العقد المبدئى بكلمة « طن سعة » ، وقد فسرهما رويسنير عند تعديله لها بقوله : « هذا للتعبير يبدو لى السعة الحقيقية للسفينة » ، وهى الخولة الإجمالية التى يمكن وضعها فى السفينة . وهذا هو فهمى لمعنى هذا الاصطلاح ، وقد قبلت هذا التفسير وقد تم ضبطه بمعرفة محمد سعيد ، (٣) .

هذا وكانت شركة قناة السويس قد كلفت لإدارة الشؤون القانونية بها فى أواخر ديسمبر ١٨٧٠ بكتابة تقرير عن هذا الموضوع ، إلا أن نشوب الحرب الفرنسية — الألمانية وحصار باريس جعلت الإتصال بالخارج منعزلاً (٤) . فلم تحصل على المعلومات المفيدة وتأخر بذلك عمل الشؤون القانونية بالشركة ويعمل الكتاب الفرنسيون بأن تلك الحرب كانت سبباً فى توقف المفاوضات الدبلوماسية لإتمام أخذ موافقة الحكومات المختلفة على قيام مؤتمر عالمى للحمولة . ورات

(١) قنصل هولندا العام فى الإسكندرية وهو صديق شخصى لى لسيبس الذى يحاول الاستشهاد به لإعلان تفسير كلمة « طن سعة » بخدم مصالح دى لسيبس . وكان له إصبع فى معظم العمليات المالية المربية فى مصر فى ذلك الحين .

(٢) كان موجد بك يعمل عضواً استشارياً لوزارة الأشغال العمومية التركية ( ١٨٧٤ )

(3) Bull. Décadaire No. 88, 3, 6, 1874 ,

(٤) من الحرب الفرنسية — البروسية وأثرها على القناة راجع الفصل الثالث من الباب الأول.

الشركة أنه من إختصاصها إتخاذ القرار بنفسها بمسد أن أنتظرت بدون جدوى موافقة دوايه عليه (١) .

ثم شكلت إدارة شركة القناة فى ١٢ أغسطس ١٨٧١ لجنة جديدة عرفت بإسم « لجنة التحقى » : ( Commission d'enquête ) مكلفه بدراسة موضوع الحولة ومعرفة ما إذا كان من المفيد عدم تغيير النظام المؤقت لتحصيل رسوم المرور ، وما إذا كان من الممكن الاعتماد على مستندات السفينة . وتكونت تلك اللجنة من الضباط والمهندسين البحريين ومن المفاشين ، وثلاثة من كبار موظفى وزارة الخارجية والتجارة المالية ( إدارة الجمارك ) (٢) . وكان دى لسبس يزود الغرف التجارية للدول المهتمة بالقناة بالعناصر الكاملة لهذه الدراسة ويطلب رأيها . فقد أرسل دى لسبس فى ٢٣ أغسطس ١٨٧١ — لهذه الغرف — يخبرها بأن نظام تطبيق رسوم المرور فى القناة منذ إفتتاحها هو نظام مؤقت يقوم على أساس الإلتزام بخصوص عقد الإمتياز الممنوح للشركة . تجنباً للفرقة بين سفن الدول المختلفة . وكما ذكرت ، لم تنتظر شركة قناة السويس نتيجة المفاوضات التى قامت بها الحكومة الفرنسية مع الدول الأخرى للتوصل إلى نظام عالمى موحد للحمولة . فقامت الشركة بتحصيل الرسوم على أساس مستندات السفينة (٣) . إلا أنه ظهرت مشكلة — تفسير كلمة « طن سعه » فقد اتضح للشئون القانونية بالشركة وكذلك للجنة التحقى ، أنه بإتخاذ نظام « مورسوم » فى الحولة وهو ما تطبقه معظم السفن فإن « سعه السفينة » — المذكورة فى عقد الإمتياز تنخفض بنفسه .

• • / تقریباً (٤) .

(1) Roux. J. C , Op. Cit. T. ii. pp. 11—13; Cf. Voisin, Op, Cii pp, 60—61,

(2) Voisin, Op, 61,

(3) Ibid, pp. 61—62.

(4) Fitzgerald, Op. Cit, pp, 140—141,

وفي يناير ١٨٧٢ قدمت لجنة التفتيش تقريرها بعد الإطلاع على التقرير المقدم من الشئون القانونية ، فذكرت أن الخولة الكلية والصفية الواردة على مستندات السفينة لا تمثل الحقيقة . فالسفينة الانجليزية وهي عميل مهم للقناة يجب زيادة حمولتها إلى ٥٠٪ أو ٦٥٪ ولذا فان اللجنة ترى أن يكون احتساب الخولة كالآتي :

و تزداد الخولة الكلية للسفينة بنسبة ٣٠٪ ، أما السفن الفرنسية فتزداد حمولتها الكلية بنسبة ٤٠٪ ثم يخصم من الخولة الكلية الجديدة ٢٥٪ وهي نسبة تمثل حجم غرفة الآلات المسيرة للسفينة ، والنتائج يعطى الخولة الصافية التي تتخذ أساساً لتحصيل رسوم المرور (١) . ولكن المأثر يجد أنه من المستحسن اتخاذ طريقة أسهل في تقدير الخولة وهي إتخاذ الخولة الكلية مباشرة كأساس لتحصيل رسوم العبور بدلا من الطريقة السابقة ، على أساس أن الخولة الكلية تمثل التعبير الحقيقية (٢) .

وهي هذا فقد قرر مجلس إدارة شركة القناة في جلسته العمومية التي عقدها في يوم ٤ مارس ١٨٧٢ أنه :

١ - بناء على المادة ١٧ من عقد الامتياز والتي تنص على نشر التعريف الجديدة بثلاثة أشهر على الأقل مقدما قبل تطبيقها اعتبارا من ١/٧/١٨٧٢ تقرر الآتي :

٢ - ستحصل الشركة العالمية البحرية لقناة السويس وذلك اعتبارا من أول يوليو ١٨٧٢ رسوم المرور بمقدار عشرة فرنكات عن كل طن على السعة .

الحقيقية : Sur la Capacité réelle

٣ — الخولة الكلية الواردة على مستندات السفينة والمقاسه وفق قواعد القياس الانجليزية تستخدم كأساس لتحصيل الرسوم .

(1) Voisin, Op. Cit., pp. 67 - 69.

(2) Roux, J. C., Op. Cit. T. ii. p. 12.

- ٣ — السفن التي لم يرد بها الجوله المذكورة أعلاه، وفي بحسب حملتها على أساس متوسط الجدول الحديث للجنة المانوب الدوليه .
- ٤ — السفن التي لا تحمل شهادات جوله ، أو تحمل شهادات حمولة غير كاملة البيانات ، سوف يتم قياس حمولتها بمعرفة مندوبي الشركه بحسب قواعد قياس الجوله البريطانيه للسفن المحملة .
- ٥ — كل الفراغات المقطوعة والمستخدمه للإقامه أو لحفظ البضائع والتي لم تتضمنها المستندات الرسميه للسفينه سيصير قياسها بمعرفة مندوبي الشركه طبقاً للقواعد البريطانيه وإجمالي الجوله الناتج سيتم اخذ بالتالي أساساً للرسوم .
- ٦ — تعامل السفن الحكوميه بالنسبه لرسوم المرور نفس معاملة السفن التجاريه ، (١) .

هذا وقد تم عرض هذه القرارات على الجمعيه العموميه لحله أسهم القناة يوم ١٢ مارس ١٨٧٢ . وتم نشره بصحيفه قناة السويس في عددها رقم ٨ مكرر بتاريخ ١٧ مارس ١٨٧٢ ، وفي نفس الوقت قامت الشركه بإخطار جميع حكومات الدول البحريه بهذا القرار (٢) .

وفي أول ابريل ١٨٧٢ ردت وزارة خارجيه فرنسيه بموافقتها على قرار الشركه (٣) .

وأخطرت وزارة التجارة البريطانيه أيضاً دى لابس في ١٨ ابريل ١٨٧٢ ، بهذا القرار الذي اتخذته الشركه بإحتساب رسوم المرور على أساس الجوله الكليه للسفينه بحسب نظام القياس الانجليزى . وأرفقت مع خطابها صورة من شهادة حمولة انجليزيه ، وشرا عليها بعلامه واضحه الجوله التي بحسب على أساسها

(1) B. D. No: 8, Bis, 17 Mars 1872 p. 10; Cf. Fitzgerald, T. 2., Op. Cit. pp. 141 - ?; Parl. p. Egypt No 5, 1876 p. 3.

(2) Voisin, Op. Cit., p. 77; Cf. Roux, J. C., Op. Cit. T. ii. p. 12.

(3) Voisin, Op. Cit., p. 77.



الرسوم . وهكذا وافقت حكومتا إنجلترا وفرنسا على نظام الجمولة الجديد الذى أعلنته الشركة . وكذلك لم تعترض عليه دولة من الدول البحرية (١) .  
وفى ختام هذه القرارات أشارت الشركة ، بأنها وهى تتخذ نظام القياس المشار إليه تحتفظ لنفسها بحق إستخدام أى نظام جمولة جديد يكون أكثر دقة فى القياس يمكن ظهوره فى المستقبل (٢) .  
ويعلق كاتب إنجليزى دفتزجيرالد ، على ملاحظة الشركة الأخيرة ، بأنها كانت ذات طابع مخادع جدا . فى الوقت الذى أشارت فيه باتخاذ الجمولة الكليية كأساس لتحصيل الرسوم ، طمست ولم تشر كلية إلى أن النظام الإنجليزى نظام زائف (٣) .

هذا ويرى الباحث أن الشركة قد تغافلت الرجوع لكل من الخديوى والسلطان، أصحاب الحق الشرعيين ، فى موضوع هام وخطير كهذا لأخذ موافقتيهما عليه . وهذه مخالفة خطيرة وإستهتار من دى لسبس — كهادته — بحقوق الخديو والسلطان .

ومن العجيب ألا تفتن وزارة التجارة البريطانية لمغزى هذه الزيادة فى الجمولة، وتسارع — كما رأينا بعد نشر قرار الشركة — بالتعبير عن مرورها لإتخاذ الجمولة البريطانية كأساس لرسوم المرور بالقناة ، وربما تأثرت فى هذا بدافع النزعة الوطنية ، باتخاذ شركة عالمية كقناة السويس ، لنظام الجمولة البريطانى كنموذج لرسوم المرور بالقناة ، وأن النظام البريطانى هو الصحيح . وظلت إنجلترا وفرنسا غير مدركتين لمغزى هذه الزيادة للجمولة لفترة من

(1) Ibid., Cf. Roux, J.C., Op. Cit. p. 13.

(2) B. D. No. 8 Bis. Op. Cit.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, p. 141.

الوقت (١) . ذلك أن الشركة قد فسرت النص لصالحها . فهناك فارق كبير بين الحمولة الكلية والحمولة الصافية للسفينة . ومعنى ذلك زيادة فى رسوم المرور التى تحصل من السفينة على أساس الحمولة الكلية بنسبة تقراوح بين ٣٠ إلى ٥٠ ٪ .

ولم تمض شهور قليلة حتى تذهبت بعض الحكومات والشركات الملاحية لخطورة الخطوة التى أعلنتها الشركة بإحتساب الحمولة الكلية للسفينة العابرة للقناة كأساس لتحصيل الرسوم بدلا من الحمولة الصافية السابق إتخاذها . عندئذ تعارضت المصالح وبدأ الصراع يتخذ أشكالا مختلفة بين أطراف عديدة . فعلن البعض على هذا التصرف مهاجماً موقف الشركة التى وجدت نفسها تملاك مشروع إستغلال لا يمكن أن يتعرض لتهديد المنافسة . وكان من الطبيعى ككل المحتكرين أن يبحثوا عن ربح لمشروعهم خاصة وأنهم ظلوا لمدة ثلاثة أعوام منذ الإفتتاح لم يحصلوا على ربح . وظل ملاك المشروع يواصلون عملهم من أجل المصلحة العامة بدون مكافأة . وبدأ هذا الموقف صعباً . ولا أحد قد يعترض لاي زيادة فى رسوم المرور ، قد أنتج ربحاً معقولاً لهؤلاء الذين كافحوا طويلاً بنجاح لتكمله المشروع (١) . وشركة قناة السويس ، التى خدعتها آمال زيادة حصيلة دخل القناة تصورت أنها تستطيع معاملة عملائها كما يحلو لها ، ونست بنود عقد الإمتياز التى أوردت أن المجرى الملاحي قصد به خير الإنسانية ومن أجابها عامه . وهذا النص يجب الإلتزام به جيداً (٢) . أما وجه نظر شركة القناة أن هذا العمل فى نطاق حقوقها وإقتناعها بضرورة المحافظة على مصالح المساهمين (٣) .

(1) Ibid. pp. 143—143.

(2) Ibid, p, 131,

(3) Ibid, p. 143,

(4) Roux, J.C., Op, Cit, T, ii, p, 13,

وظهرت الاعتراضات رسمياً على قرار الشركة بعد فترة من نشره وإعلان الحكومات به عندما تذهبت لخطورة احتساب الرسوم على أساس الحولة الكلية . ونشأ الصراع بين إنجلترا التي تمثل سفنها النسبة الأساسية في القنساء وبين دى لبس الذى يمثل مصالح حملة الأسهم . جاءت تلك الزيادة فى الرسوم فى وقت بدأت معه أهمية القناة تزداد لدول البحر المتوسط حيث بدأت تنقل المنتجات الهندية مباشرة لموانئها وبسفنها وليس عن طريق لندن كوسيط (١) . فوجدت الحكومة الإيطالية تسارع فتبعته باحتجاجها على نظام الرسوم الجديد إلى كل من القسطنطينية وللخديوى فى ١٨ يونيو ١٨٧٢ (٢) .

كذلك قبل أسابيع قليلة من تنفيذ الرسوم الجديدة دقت الفرقة النصارية ( لينوكاسل ) ناقوس الخطر وأرسلت شكوى إلى الحكومة الإنجليزية موضحة لها أن الزيادة فى الحولة نتيجة لتطبيق النظام الجديد سترتفع إلى معدل يساوى ٥٥ ٪ (٣) .

إلا أن الشرارة الأولى فى الصراع مع شركة قناة السويس جاءت من جانب شركة « مساجيرى ماريتيم » الفرنسية Messageries Maritimes — وهذه الشركة من كبريات شركات الملاحة الفرنسية — وكانت واحدة من سفنها تعبر القناة كل أسبوع ، وقامت بتقدير تكاليف الزيادة المترتبة على الرسوم الجديدة لسفنها فوجدتها بمبلغ يتراوح بين ٢٠ إلى ٢٥ ألف جنيه فى العام (٤) فرفعت دعوى

(1) Wilson, the Suez Canal. p. 60.

(2) Voisin - Bey, Op. Cit., T. ii. pp. 79, 48.

(٣) ارسل الخطاب فى ٨ يونيو ١٨٧٢ راجع :

Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, p. 151.

(4) Fitzgerald, Op. Cit, II p. 151, Cf. voisin, Op. Cit. T. ii, pp. 34 - 58.

قضائية ضد شركة قناة السويس أمام الدائرة التجارية بمحكمة باريس في ١٣ يونيو وفي يوم ٢٦ من نفس الشهر بدأت القضية أمام محكمة السين بباريس مستندة في دعواها أنه يجب أخذ الحوالة الرسمية المسدونة في مستندات السفينة كأساس لرسم المرور دون غيرها من الحوالات . وأيدت المحكمة للتجارية الفرنسية في بادئ الأمر دعوى الشركة الملاحية الفرنسية ، إلا أن شركة قناة السويس استأنفت للدعوى أمام محكمة باريس للاستئناف فحكمت لصالحها . وكذلك أيدت هذا الحكم محكمة النقض الفرنسية . وجاء في الأسباب التي اعتمدت عليها محكمة الاستئناف والنقض بباريس إشارة صريحة على أن تقدير رسوم المرور ومعرفة حوالة السفن ، إنما هي عمل من أعمال السيادة وكان يجب أن تعين في عقود الالتزام ، وجاء في الحكم أن الشركة اضطرت لإغفال النص في عقد الامتياز لأن تعين هي قاعدة معرفة حوالة السفينة إلى أن تعين من الدولة صاحبة السيادة في وضع طريقة تقدير حوالة السفن المارة بالقناة ، وأنها لا تقيّد بالحوالة الواردة بمستندات السفينة (١) .

ويعاق الدكتور الحفناوى ... على هذا الحكم بأنه أخطأ إذ أجاز للشركة، وهي من أشخاص القانون الخاص أن تباشر عملاً من أعمال السيادة، (٢) .

وعندما صدر الحكم الابتدائي لمصلحة شركة المساجيري ماريتيم ضد شركة قناة السويس وخشيت أن يأتي الحكم الاستئنافي موقفاً للحكم المذكور اضطردى

---

(١) قضية شركة « مساجيري » الملاحية الفرنسية منشورة بتفاصيلها في « هاب في ماق » جريدة شركة قناة السويس B. D. العدد رقم ٤٣ بتاريخ ٢ مارس ١٨٧٣ من ص ٣ الى ص ٤٠ .

(٢) الحفناوى - ج ٢ ص ١١٧ .

لسهس بأن يستغنيث بوزارة الخارجية الفرنسية طالبا منها التدخل لدى الباب العالي ليصدر هو اللائحة التي تعيد طريقة جباية الرسوم بحيث تكون محكمة لمصلحة شركة قناة السويس . ولما خسرت شركة « مساجيرى ماريتيم » القضية استئنافياً انتهت بشركات الملاحة الانجليزية وحسبها للإلتجاء لوزارة الخارجية البريطانية لتعالج المسألة بنفسها بما يكفل مصالح شركات الملاحة، وتمكينها من دفع الرسوم على أساس الخوالة التي تعينها السفن بمسنداتها (١) .

ولم يستمر نجاح دى لهس كثرأ فإن المشكلة سرعان ما انتقلت إلى الاطار الدبلوماسى ذلك أن شركات الملاحة رأت أن تحقق أهدافها بالطريق الدبلوماسى فلدجأت كل شركة بالشكوى لوزارة خارجية الدفاع عن مصالحها أمام السلطان العثمانى ، فقد قام ملاك السفن الايطاليين والنسايين بالشكوى لحكوماتهم (٢) . وبذلك أصبحت القضية صراعاً بين شركة قناة السويس وشركات الملاحة وانتقلت إلى أيدي رجال السياسة .

وبدافع « شارل رو » عن موقف شركة « مساجيرى ماريتيم » الفرنسية وأيضاً عن موقف دى لهس بقوله : « قد يترض البعض على طبيعة هذا التحالف المقاتى وهذا يؤكد أن شركة « مساجيرى ماريتيم » هى التى قد أثارها . وقد جر ذلك الدبلوماسية الأجنبية في صراع مع شركة قناة السويس . وأن المؤرخين المحايدين ليرون أن هذا يرجع للشيا كل التجارية . فشركة المساجيرى دعمت مصالحها تماماً مثل شركة قناة السويس هى الأخرى تدافع عن مصالحها . وعلى الرغم من اختلاف المصالح ، فإنه في عام ١٨٩٦ أصبح رئيس مجلس إدارة شركة

(١) المرجع السابق ص ١١٨ .

(2) Roux, J. C. OP. Cit, T, ii p. 14,

« مساجيرى ماريتيم » ، عضوا في مجلس إدارة شركة قناة السويس ، (١) .

وهنا يجدر بنا التوقف عند نقطتين قانونيتين هامتين وهما : أولا : مدى أحقية مصر في البت في مشكلة الجمولة ورسوم المرور ، ثانياً : مسألة الاجتسكام إلى المحاكم الوطنية المصرية عندما تنشب منازعات خاصة بشركة قناة السويس . فرسوم المرور التي تحصلها شركة قناة السويس من السفن إنما هو بترخيص من الحكومة المصرية وأساسها القانوني هو سيادة الدولة المصرية على إقليمها ومياهها . فهو لا يختلف من هذه الناحية عن الرسوم الجمركية التي تحصلها الدولة . ونص عقد الامتياز الأول ( ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ ) — ورد ببند السادس بخصوص رسوم المرور :

« توضع تعريفة رسوم المرور في قناة السويس بالانفاق بين الشركة ووالي مصر وتحصل هذه التعريفة بمعرفة عمال الشركة على أساس المساواة في المعاملة لجميع الاجناس » ، (٢) .

ولسكن المشكلة ترجع إلى تقصير الحكومة المصرية لأنها لم تصدر منذ افتتاح القناة قانوناً يحدد كيفية تقدير حمولة السفن العابرة للقناة . وتضخ بذلك قاعدة تسكفل المساواة وتمنع الغبن الذي يصيب الدولة في اقتضاء الرسوم . إلا أن الاضطرابات السياسية في مصر في فترة الافتتاح وقلة الدراية وقصر النظر ،

(1) Ibid: P. 14 .

هاجرت شركة قناة السويس شركة الملاحة الفرنسية « مساجيرى » هجوما عنيفا على صفحات جريدة قناة السويس واتهمتها بانتارة الشركات الملاحية ضدها . راجع :

Bulletin Décadaire, No 56 Bis, 17 - 7 - 1873 pp, 7 - 9 .

(٢) الحفناوى ، ٤٠ ص ٤٣٧ ، وراجع أيضا — بطرس غالى بطرس — قناة

السويس ومشكلاتها ص ١ — ٢ .

## ٣١٥

ورطاة النفوذ الأجنبي ، كل ذلك كان من أسباب غفلة الحكومة المصرية عن هذا الواجب فنصت الشركة لتتوسع في استخدام ما للحكومة المصرية من حقوق السيادة . حتى لتوشك الشركة أن تكون دولة داخل دولة .

ومن العجيب أن الحديوي اسماعيل قد قام بزيارة رسمية للقسطنطينية في ٢٥ يولييه ١٨٧٢ إبان مشكلة رسوم المرور ، وكانت هذه المشكلة من بين المسائل التي ناقشها مع السلطان (١) ومع ذلك لم يرد إليها في المراجع التي تحت أيدينا ما يوضح موقفه من هذه الأزمة الخطيرة . وربما يرجع عدم اهتمام اسماعيل بمشكلة رسوم المرور لعدة عوامل — بالإضافة للعوامل السابق ذكرها — منها انشغاله بمصالحة الساهان ، بالإضافة إلى أن أسهم قناة السويس التي تملكها مصر كانت محرومة من الفوائد (٢) . وعلى هذا تتخذ الموقف السلبى المذكور من المشكلة وتركها للباب العالى ليتصرف فيها .

هذا ويندكر فواز أن يك أن يمثل الحكومة المصرية لدى شركة قناة السويس (حسب المادة ٩ من عقد الامتياز ١٨٥٦) (٣) لم ير أى اعتراضات على قرار الشركة (٤) .

(1) Sammarco, Op. Cit. T. iii, pp. 215 - 216 .

(٢) راجع الباب الثالث « بيع أسهم مصر في قناة السويس » - الفصل الاول من قصة الاسهم .

(٣) المادة ١٩ من فرمان ١٨٥٦ : « تحتفظ الحكومة بحق إيفاد مندوب خاص لها في مركز إدارة يتقاضى منها مرتبة ويمثل لدى إدارتها حقوق الحكومة المصرية ومصلحتها فيما يتعلق بتنفيذ أحكام هذا فرمان ، وعلى الشركة إذا كان مركز ادائها خارج النظم المصرى أن تعين وكيلها أعلى يمثلها بمدينة الاسكندرية مزوداً بكافة السلطات اللازمة لضمان حسن سير العمل وعلاقات الشركة بحكومتنا » .

(4) Voisin, Op. Cit. Footnote p. 97.

أما الجانب الثاني وهو مسألة الاحتكام للقضاء المصري في موضوع خطير وهو تحديد حمولة السفن وشرح ما تعنيه كلمة « طن سعة » الواردة بمقدار الاختياز ، إنما هو في الواقع من صميم اختصاص القضاء المصري وليس القضاء الفرنسي . فإلحاق المادة ١٦ من اتفاقية ٢٣ فبراير ١٨٦٦ : « ان الشركة العامة للقناة السويس البحرية شركة مصرية وأنها تخضع لقوانين البلاد وعرفها » . تعرض المنازعات التي قد تنشأ بين الحكومة المصرية والشركة على المحاكم المحلية فنفضل فيها طبقا لقوانين البلاد . . . » (١) .

وقد أرسل نوبار باشا إلى دى اسبىس بأن الشركة مصرية بلا جدال؛ وعلى ذلك فإن جميع المنازعات والقضايا الخاصة بالشركة يجب عرضها على المحاكم المصرية . ذلك أن شركة قناة السويس بإعتراف دى اسبىس نفسها أمام الجمعية العمومية للمساهمين — إنما هي شركة مصرية — ويخطره بأن الخديوى يطالبه بالتخلي عن تفسيراته لمقدار الاختياز وأن يلتزم بنصوص الانفاقيات (٢) .

وأيدت الحكومة البريطانية وجهة النظر المصرية بضرورة عرض القضايا على المحاكم المصرية ، وتساءلت الحكومة البريطانية ، هل تريد الشركة أن تعامل كشركة فرنسية وليست مصرية؟ فإنها عندئذ قد تصبح من أجل الرسوم في أيدي الدول الأوروبية دون غيرها . بل إن القناة في الواقع ستكون عن كونها مصرية أو تركية لتصبح فرنسية واسنا هنا في حاجة إلى أن نستنتج المشا كل التي قد تثار وتترتب على هذه المسألة (٣) .

(1) Fitzgerald., Op. Cit. T. ii, pp. 143 - 144.

(2) Ibid. pp. 146 - 151.

(3) Ibid. pp. 164 - 165.



إلا أن دي لسبس وماله من نفوذ سياسي وعلاقاته بزعماء فرنسا واعتدائه على نظام الامتيازات الأجنبية (Capitulation) فسر عقد الإمتياز ، بأن المقصود من المحاكم المصرية ، هو المحكمة القنصلية في مصر . وسأندت حكومة الجمهورية الفرنسية — ممثلة في وزير خارجيتها د ريموستات ، Remusat — وجهة نظر دي لسبس (١) .

ويعاق (فيتزجيرالد) على موقف التنافس الذي وقفه دي لسبس عندما ثارت قضية الشركة الملاحية الفرنسية « مساجيري ماريتيم » ، فقد سافر دي لسبس للاستشارة في ٩ نوفمبر ١٨٧٢ وأخبر وزير خارجية تركيا قبل صدور الحكم في القضية بأنه قد أخطر رئيس المحكمة التجارية في السنين بأنه غير مسئول عما يترتب عليه من اعتراض الباب العالي ، نظراً لعدم اختصاص محاكم باريس بهذه القضية . وأن الخديوي في مصر أيد وجهة نظره ، وأخبر دي لسبس الباب العالي أنه على استعداد لامتداده بتفصيل النزاع مع شركة « المساجيري » بخصوص رسوم المرور ، وأنه سيلتزم بالقرار الذي يصدره الباب العالي (٢) . كما حاول دي لسبس أن يؤكد للباب العالي ضرورة إيجاد تعويض عادل لأعمال حملة الأسهم الذي استثمر في المشروع (٣) .

وكانت حركة دي لسبس في كل الاتجاهات ، إبان تلك الأزمة الخطيرة التي واجهت الشركة ، فنجدته يضارع الاستشارة كما رأينا وذلك للتأثير على الباب العالي في قضية « المساجيري ماريتيم » ، وواصل اتصالاته في نفس الوقت بالحكومة الفرنسية فشرح لها وجهة نظر الشركة في حادثة قنصة السويس ، وتفسيره

(1) Ibid. pp. 144 - 145.

(2) Ibid. pp. 168 - 9. cf. Voisin, P. 92.

(3) B. D. No. 34, 2. 12. 1872. P. 5.

## ٢١٨ -

الكلمة « طين سعة » بأنها تعنى سعة السفينة الحقيقية وليست الواردة في مستنداتها . حيث أنها تختلف من دولة لأخرى وقد تهنت وزارة الخارجية الفرنسية وجهه نظره وعرضتها على الباب العالي (١) كذلك اتخذ دى لسبس موقفاً يتسم بالقوة والتحدى أمام احتجاجات الحكومات وملوك السفن من مسألة الخوالة الجديدة . ويتضح ذلك من خطابه إلى « دانييل لانج » في لندن بقوله : « حيث أننا المانيون بالمسألة ، فمستطيع الرد على هؤلاء غير المقتنعين بشروطنا ؛ عليهم أن يستخدموا طريق السكك الحديدية المصرية ، وإذا فضلوا الدوران حول رأس الرجاء الصالح بسفنهم كما كانوا يفعلون من قبل ، فعليهم القيام بذلك ، وأن هؤلاء الذين لا يريدون دفع الرسوم الجديدة مقدماً قبل عبورهم للقناة فلن يسمح لهم بالعبور » (٢) .

ويرجع هذا الموقف الذي اتسم بالتحدى إلى اعتماد دى لسبس على نفوذ صديقه « بارثليمي سانت هيلير » ( Barthélemy St. Hilaire ) (٣) — والذي كان مرتبطاً مع دى لسبس في مشروع قناة السويس — وعن طريقه حصل دى لسبس على مساندة « تيير » Thiers رئيس الجمهورية الفرنسية الثالثة . فاستغل دى لسبس هذه الفتنة برئيس الجمهورية الفرنسية لممارسة الضغط على الباب العالي . وقد تطلب هذا أيضاً ضغطاً معاً كماً من جانب السفير البريطاني لمنع السلطان من إعطاء موافقته وتصديقه على نظام الرسوم الجديد (٤) .

(١) راجع خطاب دى لسبس لوزارة الخارجية الفرنسية في ١٨٧٢/٧/٤ ورسالة الخارجية الفرنسية إلى سفيرها بالاستانة في ١٨٧٤/٧/٢٥ . Voisin, P, 86

(2) Marlowe, Op, Cit, P, 288,

(٣) كان بارثليمي سانت هيلير يشغل منصب سكرتير خاص لتيير . ثم شغل منصب وزير خارجية فرنسا بعد ذلك .

(4) Marlowe, Op, Cit, P, 289,

أما بالنسبة لموقف الحكومة العثمانية ، فقد احتج الباب العالي على نظام الجمولة الجديد الذى أعلنته الشركة بـدون تصديق السلطان عليه . وأرسل وزير الخارجية التركى ، اسفيره فى فرنسا ، يخبره أن الحكومة التركية تفتظر مع الدول الأخرى مسألة إيجاد جمولة موحدة ( Une Unité de tonnage ) وباتالى التوصل إلى قانون يرضى بقدر الامكان متطلبات التجارة البحرية ، وفى نفس الوقت احتياجات شركة القناة (١) .

وعندما لجأ دى لسبس إلى الباب العالي ليستعين به فى قضية المساجيرى ماريتيم — كما رأينا — أحسّت الحكومة العثمانية أنها سيدة الموقف وأن من حقها البت فى الموضوع . وأرسلت مذكرة بهذا الخصوص لاسفيرها فى باريس عن موضوع عرض المنازعات القضائية على المحاكم المصرية وكذلك التوصل إلى تفاهم مع الدول الأخرى على نظام موحدة يتخذ أساساً الرسوم (٢) . وقد رأت الحكومة العثمانية أن تكون الرسوم على جمولة السفينة الكلية كماهى واردة بسجلات السفينة مع الأخذ فى الاعتبار الاستنزالات الخاصة بغرف الآلات المسيرة للسفينة وأماكن الفحم ، كما هو موجود فى نظام الجمولة لنهر الدانوب ومو يمثل نسبة ٣٢ ٪ من الجمولة الكلية للسفينة البخارية ذات الرافص ونسبة ٣٧ ٪ للسفن إلى تسير بالدوايب الدافعة : ( Paddles ) (٣) .

وفى مجال دفاع الحكومة الفرنسية عن شركة قناة السويس يذكر د هار كورت ، وزير خارجية فرنسا ، أن الحكومة البريطانية تدافع بطبيعة

(1) Voisin, Op, Cit. T, 2, P. 95.

(2) B. D, No, 33, 16. 11. 1872; Cf, Fitzgerald, Op, Cit, PP, 169 - 171,

(3) Fitzgerald, Op, Cit, pp, 153 - 154



الحال عن مصالح الشركات الملاحية البريطانية ، كما وأن الحكومة الفرنسية هي أيضاً مهتمة بمصالح حملة أسهم القناة ، وترى أنه من غير المألوف أن يحضر المساهمون من مشروع يستفيد منه أصحاب السفن والتجارة . فالحكومة الفرنسية تربط بين مصالح المساهمين وملاك السفن ، وتطلب من حكومة إنجلترا ألا تمارس الضغط على الباب العالي بشكل يعرض وجود شركة قناة السويس للخطر (١) . وتفسر فرنسا وجهة نظرها في مشكلة الخوالة أن ذلك نتيجة عدم وجود نظام للحمولة سواء في مصر أو في تركيا ، ومن هنا نشأت المشكلة من تفسير عبارة « طن سعة » ، وهل تحتسب الخوالة بالوزن أى وزن الشحنة ، أم بقياس الفراغات ؟ . وأن كان « تبير » - رئيس الجمهورية - يتفق تماماً مع تفسير دى لسبس لهذه العبارة الواردة بمقدار الامتياز (٢) .

وكان الأتراك يخشون المساعدة الفرنسية لدى لسبس . يتضح ذلك من شكوى « هنرى اليوت » سفير إنجلترا بالاستانة من أن المراسلات البريطانية مع لورد ليونز في باريس والتي أرسلت بصفة سرية إلى وزير خارجية فرنسا مرغان ما كانت تنقل وبسرعة إلى يد دى لسبس ، الذى أمضى معظم عام ١٨٧٣ بالقسطنطينية محاولاً التأثير على الباب العالي للحصول على موافقته على رسوم المرور الجديدة (٣) .

رأت الحكومة البريطانية أن شركة قناة السويس قد رفعت رسوم المرور بدون وجه حق ، وبالتالي أعطت الحكومة تعليمات لمواطنيها بدفع هذه الرسوم مع التحفظ ، وأنه يجب دراسة مسألة معدل رسوم المرور الواجب تحصيلها بعد تصديق الباب العالي عليها . كذلك نوه جرانفيل - وزير خارجية بريطانيا -

(1) Fitzgerald, Op, Cit, p, 175.

(2) Marlowe, Op, Cit, Footnote, P, 321.

(3) Malrowe, Op, Cit, P, 321.

بأنه ليس من مصلحة أحد أن تفلس شركة قناة السويس (١) ثم أرسل للقسطنطينية  
يوضح رغبة حكومة جلالة الملكة في عرض الأمر على مؤتمر دولي وإبلاغ الدول  
البحرية بذلك وإن انجلترا على استعداد للمساهمة في المؤتمر المكون من الدول  
البحرية المهتمة بالمسألة للتوصل إلى اتفاق بشأن كيفية احتساب الجمولة (٢). لأنه  
ليس من حق الشركة تفسير نصوص عقد الامتياز على هواها ولا يمكن الموافقة  
على رأى الشركة بخصوص تفسيرها لمعنى كلمة الطن، لأن تفسير كلمة الطن  
لمصلحة الشركة سيؤدي في النهاية لمشا كل كثيرة، وأن الحكومة الانجليزية ترى  
أن سعة السفينة إنما تعنى الوزن المحمول أرسعة الفراغ الذى يحتوى شحنة السفينة.  
والطن فى غياب نظام حمولة مصرى وتركى قد يعنى إما طن انجليزى أو فرنسى أو  
أى طن دولى آخر، وإذا كان على سبيل المثال طن انجليزى فأى طن يعنى؟ الطن  
الخاص بالحمولة السككية أم الصافي أم المسجلة؟ وكذلك هناك مشكلة بالنسبة  
لسفن الركاب وناقلات الجنود وذلك لسكب حجم حمولاتها السككية وبطبيعة  
الحال لا تستطيع الحكومة البريطانية البت فى هذا الموضوع إلا بعد أخذ رأى  
الدول البحرية بهذا الشأن (٣). ولكن شركة قناة السويس تمسكت بوجهة نظرها  
فى نظام الجمولة الجديد باحتساب رسوم المرور على الجمولة السككية حسب الطريقة  
التي أعلنتها (٤).

(1) Fitzgerald, Op. Cit, pp. 176 - 177.

(2) Ibid, P. 178.

(3) Fitzgerald, Op. Cit, pp. 161 - 164.

(٤) وهذه الطريقة يمكن ضرب مثال على بسيط لها : سفينة حمولتها السككية (حجم

النظام الانجليزى) = ١٠٠ طن . تقوم الشركة باحتساب حمولتها كالآنى :-

الجمولة السككية لقناة السويس =  $100 \times 130\% = 130$

نأقس ( استنزالات الجهاز المحرك للسفينة بواقع ٢٠ % من الجمولة السككية ) =

إن هذا الخلاف في وجهات النظر حول رسوم المرور في القناة أدى في النهاية إلى عقد مؤتمر دولي أبحث هذا الموضوع . فالإجراء الذي اتخذته شركة قناة السويس ، بتطبيق نظام جديد للحمولة اعتباراً من أو يوليو ١٨٧٢ ، قد أثار كما رأينا ، احتجاجات حادة في العالم البحري وتدخلت الحكومات لحماية ملاك السفن لدى السلطة التي منحت عقد الامتياز لتحديد المقصود بكلمة « طن سعة » وبذلك تحولت المشكلة الفنية إلى مشكلة سياسية ، واندلع صراع النفوذ حول الباب العالي الذي عجز عن إيجاد حل للمشكلة . ولجأ السلطان إلى إعلان تصريحات ترضى الطرفين . وأخيراً قرر إحالة الموضوع إلى لجنة دولية تعقد بالاستانة بعد أن بلغ الضغط الدبلوماسي من الطرفين — إنجلترا وفرنسا — مداه على الباب العالي .

ورغبت إنجلترا في عقد المؤتمر المقترح في لندن ، على أن يبحث طريقه تعديل رسوم المرور وإنشاء نظام عالمي موحد للحمولة وطريقه فرض الرسوم مستقبلاً لأن زيادة رسوم المرور من جانب الشركة إنما هو عمل غير قانوني . وطلبت الحكومة الانجليزية من الباب العالي ممارسة سلطاته على الشركة لرد فرق الرسوم المحصلة من السفن البريطانية والتي دفعتهما تحت الاحتجاج منذ يوليو ١٨٧٢ ،

$١٣٠ \times ٢٥\% = ٣٢٥٠$  طن  
الحملة الصافية لقناة السويس =  $١٣٠ - ٣٢٥٠ = ٩٧٥٠$  طن  
وحيث أن هذا الرقم قريب من الحملة السككية الأصلية للسفينة لذلك أخذت الشركة برقم الحملة السككية للسفينة قبل التمدل ، حسب النظام الانجليزي مباشرة كأساس يحسب عليه رسوم البور . راجع :

Parl. P. Egypt, No: 5 ( 1876 ): P. 3; Cf. Fitzgerald, Op. Cit. P. 156.

وكذلك فوائدها . وأرسلت الحكومة بهذه الآراء إلى ممثليها في الدول البحرية (١) .

وهكذا تحت ضغط من بريطانيا دعا الباب العالي — في يناير ١٨٧٣ — الدول المعنية للنظر في أمر عقد مؤتمر دولي بالاستانة لمناقشة موضوع الجحولة . وبعثت الحكومة العثمانية بمذكرتها لممثليها لدى الدول تعلن فيه أنه يجب التوصل إلى نظام عالمي موحد لقياس السفن وكذلك للتوصل إلى تحديد « الطن النموذجي » ( Standard Tonn ) (٢) . ورحبت الدول بمذكرة عقد المؤتمر وطلبت انجلترا أن تكون «قرارات النهائية للمؤتمر مقبولة بالإجماع من جانب كل الدول، بينما أعلن « السكوت ريموسات » وزير خارجية فرنسا بعض التعديلات وهي : « من الضروري قبل عقد المؤتمر أن يقرر الباب العالي ما إذا كانت الرسوم في قناة السويس تكون على أساس الجحولة المستعملة أم الجحولة الرسمية فقط . ذلك أن النزاع الذي نشب بين ملاك السفن والشركة نشأ أصلاً من تفسير عبارة «طن سعة » الواردة بفرمان الامتياز . وأن على الباب العالي تحديد معنى هذه الكلمة وإلا فإن اجتماع المؤتمر سيكون بغير هدف ، وأن الحكومة الفرنسية لا تعارض فكرة عقد مؤتمر دولي بل إنها ستقبله كل عون في مقدورها ، وإن كانت ترى أنه من الصعب توصل الدول إلى نظام عالمي موحد للجحولة يعطي نتائج حقيقية ، وأن محاولة خفض رسوم المرور سيؤدي بالضرورة إلى زيادة في الجحولة الرسمية » (٣) .

(1) Ibid: pp: 181 - 183.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii p. 187; Cf. Marlow, The Making of S.C; Cf. p. 282; C. Roux p. 15.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. pp. 187 189; Cf. J.C. Roux, Op. Cit. p. 15.

من هذا يتضح أن الحكومة الفرنسية حاولت فصل موضوع تفسير كلمة طن من موضوع توحيد الجمولة بين الدول .

وفي رسالة بعضها الصادر الأعظم للخديوي اسماعيل بخصوص هذه المشكلة بين فيها أنه قد ترتب على موقف الشركة إثارة دول كثيرة وقيام كل من طرفي النزاع بإعطاء تفسيرات للحكومة التركية لنصوص عقد الإتيان الذي صدق عليه الباب العالي . ونتيجة لذلك فإنه يقتضى إعطاء تفسير واضح لكلمة (طن سعة) ، والتسوية في المعاملة بين كافة السفن . إلا أن المشكلة أن الدول لم تأبىع نظاماً موحداً للحمولة . ولما كان نظام مرسوم الانجليز في الجمولة أكثر وضوحاً ، فقد رأى الباب العالي أن نظام الجمولة الصافية « Net tonnage » هو الذي يجب إتباعه . ومن الضروري عندئذ عقد مؤتمر دولي لتحديد السعة المستخدمة ، وقد تعرض الباب العالي للضغط من جانب ( انجلترا وفرنسا ) فالانجليز يرغبون في عودة الشركة للنظام القديم في التعريف إلى أن يقرر المؤتمر حل المشكلة ، والفرنسيون يساندون دي أسبس ، ولهذا تأنى هذه الشروح (١) .

وتتلخص وجهة نظر الحكومة العثمانية إزاء المشكلة في أن شركة قناة السويس من حقها تحصيل الرسوم على أساس الجمولة الصافية للسفينتين مقاسة على أساس نظام (مورسوم) وذلك إلى أن يتم اتخاذ نظام عالمي للحمولة في المؤتمر المزمع عقده (٢) .

أما الحكومة البريطانية فقد رأت أن تقوم فرنسا بالضغط على شركة

(1) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii pp. 195 - 198; Cf. J. G. Roux, Op. Cit., T. ii, pp. 15 - 16.

(٢) خطاب رشيد باشا إلى سفير فرنسا بالاستانة ١٣/٨/١٨٧٣ - أنظر :

Fitzgerald, Op. Cit. T, ii, pp. 199 - 201.



قناة السويس لتنفيذ قرار الباب العالي - السابق ذكره - لحين صدور قرارات المؤتمر الدولي للحمولة المزمع عقده بالاستانة ، إلا أن سفير فرنسا في لندن - ودوق دي بروجلي ، ( Duc de Broglie ) - ردّ بأن الحكومة الفرنسية تأثير ضعيف على شركة قناة السويس وأن رئيسها رجل نشيط متشدد الآراء ( Strong Opinion ) ولذا فمن الصعب أن يتخلى عن إيمانه بمسألة حقوق ومصالح حملة الأسهم. وأضاف د بروجلي ، أنه يجب التنويه بأن الشركة ليست شركة فرنسية ، وأن الشكاوى والقرارات ضدها إنما هي من اختصاص المحاكم الأهلية المصرية . وأنه يعتقد بأن هذه هي القضية حالياً ومستقبلاً إلى أن يتم إصلاح النظام القضائي في مصر . وأنه قد أوضح ذلك لشركة قناة السويس (١) ، يتضح من هذا محارلة الحكومة الفرنسية حصر الازمة في نطاق محلي ، والعودة بالتسليم بحق مصر في مناقشة الخلافات والمشاكل الخاصة بحق من حقوق السيادة مثل مسألة رسوم المرور . ذلك أن فرنسا كانت تعلم أن أى مناقشة دولية لهذه المشكلة ستكون فيه خاسرة لما للنفوذ الانجليزى على الاستانة وعلى الدول البحرية الأخرى . وهكذا نجدهم يلجأون للحق إذا كان ذلك يعمل لمصالحهم . لهذا تعبر الحكومة الفرنسية عن رأيها بأنه على شركة قناة السويس التصرف حالياً على مسئوليتها وإذا تضرر أحد من ذلك فعليه أن يبحث عن التعويض لدى المحاكم المصرية (٢) .

أما وجهة نظر جرانفيل ، نتيجة مباحثاته مع المسؤولين الفرنسيين ، أنه لا بد من كثير من المؤتمر الدولي للحمولة طالما أن القوتين (انجلترا وفرنسا) قد تعارضت

(1) Fitzgerald, T. ii, Op. Cit. pp. 204 - 205.

(2) Ibid, P.

وجهاً نظراً ومصالحها تمام التعارض. وأن الانجليز ناقشوا الموضوع بروح ليبرالية مع شركة قناة السويس ، فقد أعلنت حكومة جلاله الملكة : « أنها لا تعارض في إعادة النظر في مسألة رسوم المرور من حيث «ستواها وقيمتها ، وأن نظام «مورسوم» يجب تأييده كنظام للحمولة وحيد ومعقول . وفي حالة اتخاذ رسوم المرور على الحولة الكلية بدون استنزالات ، عندئذ يجب تخفيض رسم العشرة فرنكات بحيث لا تتأثر إيرادات الشركة وبشكل معقول يجعلها تواصل مهامها . تلك كانت تعليمات الحكومة البريطانية الموجهة إلى كل من الكولونيل ستوكس « Stokes » وسير ب . فرانسيس « Sir P. Francis » الممثلين البريطانيين في المؤتمر الدولي المزمع عقده (١) .

وفي محاولة للتأثير على الباب العالي سافر دى إسبس كمادة للاستقانة في ١٧ يناير ١٨٧٣ ، في الوقت الذي دعى السلطان لعقد مؤتمر دولي ، محاولاً حصر المشكلة في نطاق اختصاص كل من الباب العالي والحدوي ، فأقترح على الباب العالي أن يقوم بمثل عن الحدوي وتحت إشراف السلطان لإيجاد حل رسمي لمسألة هامة للتجارة العالمية ، وسيكون دى إسبس في هذه الحالة تحت تصرف الباب العالي بهذا الخصوص (٢) . ومكث دى إسبس بالاستقانة خمسة أشهر المدافع عن حقوق مساهمي شركة قناة السويس ، كما كان السفير الفرنسي بالاستقانة يؤيد دى إسبس ويدعو إلى المحافظة على الحالة الراهنة « Status quo » ، إلى أن تتمكن الدول البحرية من تحديد طريقه قياس الجزء المستعمل من السفن ، ولاقتباس

(1) Ibid. pp. 207 - 209.

(2) Voisin pp. 98 - 99

(المذكورة في ١٧ يناير ١٨٧٣ بمعرفة دى إسبس للحكومة البريطانية)

نظام عالمي موحد للحمولة تطبقه كل الدول لا يختلف عما اتخذته وتطبقه شركة قناة السويس وتمسكت الشركة بحقوقها الذي كفلته لها نصوص عقد الإمتياز ولا تسمح بخرقه من جانب واحد (١).

وفي هذه الفقرة التي مكث بها دي لسبس بالإستانة جرى حديث بينه وبين الصدر الأعظم في ١٢ مايو ١٨٧٣ سجله دي لسبس وبحث به لمختلف السفارات . ودافع دي لسبس في تلك المناقشات عن موقف الشركة بأن معها عقداً للنفذ وأن من واجبه منع الحكومة المتعاقده من تغيير فرمان الإمتياز أو تحريف أو تشويه العقد الذي يربط بين الطرفين . وختم دي لسبس حديثه مع الصدر الأعظم بأنه سيقدم احتجاجه مكتوباً ، ليس فقط عن الأعمال النميرية للدوتر ولكن أيضاً على طريق تشكيل المؤتمر ، وأنه سيقدم احتجاجه للسفارة الفرنسية (٢) . أحس دي لسبس بفشل مساعيه لدى الباب العالي لمنع أى تسكتل دولي لمناقشة تصرفاته المستبعدة في مرفق عالمي . وغاب عن دي لسبس أنه الآن يتعامل مع قوى دولية وليس مع الخديوي أو الباب العالي فقط كما كان من قبل . وأن هذه القوى الدولية تعمل على حسم موضوع خطير سيؤثر على تجارتها وسفنها . وعندما أحس دي لسبس بفشله أعلن تمسكه وبشدة بنصوص المادة ١٧ من فرمان ١٨٥٦ (٣) .

وجهت الحكومة العثمانية الدعوة رسمياً للحكومات المعنية بتاريخ ١٢ أغسطس ١٨٧٣ ، بانعقاد مؤتمر دولي للحمولة بالقسطنطينية . ولم تجتمع الدول إلا اعتباراً من ٦ أكتوبر ١٨٧٣ (٤) .

(1) Ibid pp. 115 - 116.

(2) Fitzgerald, Op. Cit., T. ii. pp. 190 - 192.

(3) Ibid. P. 211.

(4) Voisin - Bey, Op. Cit., T. ii, P. 127.

اشترك في هذا المؤتمر ١٢ دولة هي : ( المانيا - النمسا - بلجيكا - اسبانيا - فرنسا - انجلترا - اليونان - ايطاليا - هولندا - روسيا - السويد - تركيا )<sup>(١)</sup>.

وكذلك اشترك في هذا المؤتمر مدير شركة P & O الملاحية البريطانية كراقب في المؤتمر نظراً لأن شركته سوف تتأثر وبشكل خطير بقرارات المؤتمر<sup>(٢)</sup>. ومن القريب أن مصر صاحبة الحق الشرعي في المسألة لم تمثل في المؤتمر. كذلك اشترك مندوب شركة « مساجيرى ماريتيم » الفرنسية . ولم تشارك مصر أو الولايات المتحدة في المؤتمر ولا شركة قناة السويس<sup>(٣)</sup>.

بدأ المؤتمر جلساته واختير آدم باشا (المندوب العثماني) رئيساً له واستمرت جلسات المؤتمر حتى يوم ١٨ ديسمبر ١٨٧٣، وكانت تعقد جلستين في الاسبوع<sup>(٤)</sup> وخصصت الجلسات الثلاث الاولى للإجراءات التنظيمية للمؤتمر . وفي الجلسة الرابعة تلى رئيس المؤتمر إقترح دى اسيس والمقدم إلى نوبار باشا في ١٨٧٣/٩/٩ لتقديم نموذجى عالمى يتفق عليه جميع الاعضاء من الوجهة العالمية بحيث يمثل السمة المستخدمة في السفن . ثم عرض رئيس المؤتمر إقتراحه بتحديد معنى كل من : الحولة الكلية والحولة الصافية . أما المندوب القراسى فكانت وجهة نظره إعطاء الأولوية للموضوعات الخاصة بقناة السويس مباشرة . ولكن مندوبى كل من إنجلترا وهولندا وإسبانيا والسويد والنرويج اعترضوا على ذلك. ورد مندوب روسيا والماتيا على مندوب فرنسا ، أنه عند دراسة مسألة توحيد الحولة فإن ذلك

(1) Roux, Op. Cit. T. II pp. 16-17, Cf Voisin, Op. Cit. 143-4.

(2) Fitzgerald, pp. 211 - 212.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, pp. 212 - 213.

(4) Ibid: pp. 213-214.

## ١٨

سيستلزم بطبيعة الحال دراسة مسألة الحوالة في قناة السويس، وعبثت رئيس المؤتمر عن وجهة نظره بأن تعطى الأولوية لدراسة موضوع الحوالة، إلا أن المندوب الفرنسي أصصر على مناقشة مسألة الحوالة في قناة السويس أولاً على أساس أن دراسة توحيد الحوالة الدولية مشكلة ضخمة وستثير في رأيه الكثير من الإضطرابات، إلا أن مندوب فرنسا أذهن واضطر للتصويت مع رأى الأغلبية (١).

وهكذا يرى الباحث أن مسألة قناة السويس إنما كانت من بادىء الأمر مسألة مالية وإقرار الأمور المتعلقة بها إنما هو إقرار في بعض الأحيان لمسائل مالية والقناة أساساً حفرت لخدمة الإنسانية وقضية السلام. فهي جزء من السلام العالمى والقضايا التى أثارها القناة منذ إفتتاحها — مثل مشكلة توحيد الحوالة بين الدول — ما زالت حتى اليوم موضوع بحث ودراسة مستمر من جانب الدول البحرية فى المنظمة التابعة للأمم المتحدة المعروفة باسم: (إمكو) I. M. C. O. والمنظمة البحرية الدولية الإستشارية، والتى تحاول التوصل لإيجاد نظام حوالة دولى موحد معترف به من جانب كل الدول (٢).

وإذا تابعنا جلسات مؤتمر الإستانة الدولى، نجد فى الجلسة الخامسة — ١٨ أكتوبر ١٨٧٣ — قد دارت دراسة عامة عن الحوالة الكلية للسفينة. تكلم فيها مندوب هواندا بإسهاب عن تاريخ الحوالة خلال القرون الثلاث السابقة. ثم تحدث بعده مندوب إنجلترا فعبّر عن وجهة نظر بلاده، وأوضح سهم—ولة إستخدام نظام «مورسوم» فى تقدير حوالة السفينة، وذكر أن اللحن الذى يعنيه

(1) Fitzgerald., Op. Cit., T. 2. p. 215; Cf. Voisin, p 145—6.

(٢) السيد حسين جلال — دراسات عن السفينة والحوالة والرسوم للاممية ( مطابع

هيئة قناة السويس — ١٩٧٨ ) من ٦٩٠ .

## ١٠٠

هذا النظام هو طن فراخ وكل ١٠٠ قدم مكعب يساوي طن ، وهو ليس عملية حسابية نظرية ، بل هو قياس حقيقى للسعة يستخدم فى كافة الظروف بدقة وحق فى قياس السعة المستخدمة للسفينة . ودال ستوكس — المندوب البريطانى — على سهولة تطبيق هذا النظام إلى مسارعة معظم دول العالم إلى اقتباسه وتطبيقه فى بلادها (١) .

ثم تكلم المندوب الإيطالى فايد وجهة نظر مندوب انجلترا فى اتخاذ نظام «مورسوم» نظام موحد للحمولة. أما مندوب روسيا فقد طالب بالعودة للنظام الانجليزى القديم ١٧٧٣ وعارض نظام «مورسوم» . أما مندوب النمسا فقد أيد وجهة نظر مندوب انجلترا . كذلك تحدث مندوب اسبانيا فذكر أن الطن الذى يساوى ١٠٠ قدم مكعب قريب من نظام الحمولة الاسبانى وأيد نظام مورسوم وعلق المندوب التركى — صالح باشا — بأن مندوبى النمسا والسويد والنرويج وبلجيكا قد وصلوا الى نفس النتيجة باتخاذ النظام الانجليزى لسنة ١٨٥٤ كأساس لقياس الحمولة الكلية للسفينة . وتكلم مندوب فرنسا « بارون دافريل » فقال ان اتخاذ النظام الانجليزى كايه معترتب عليه ارتباكات حساسة فى نظام القياس بين الدول البحرية المختلفة . واقترح المندوب الهولندى « جانسن » Jansen ، على المؤتمر تبني القرار الآتى : « لتحديد الحمولة الكلية بدون استثناءات منها أحسن طريقه هو نظام « مورسوم » كما هو وارد بقانون عام ١٨٥٤ (٢) .

وفى الجلسة السادسة للمؤتمر (٢٢ أكتوبر) وحتى الجلسة التاسعة (٩ نوفمبر) أثار المندوب الفرنسى مشكلة العلاقة بين الطن الحقيقى والطن الوزنى ، وذكر

(1) Voisin, Op. Cit. p. 146.

(2) Ibid., pp. 146, 148, 151, 153, 154.

## ٢٢٢ -

على سبيل المثال أن طن الوزن في فرنسا = ١٠٠٠ كيلو جرام ، بينما هو في إنجلترا يساوى ١٠١٥ كيلو جرام . أما الطن الحجمى للفراغ فيساوى ٤٤٤ رأم<sup>٣</sup> أو ٤٢ قدم مكعب . وعلى ذلك فإن الطن الذى يساوى ١٠٠ قدم<sup>٣</sup> ليس بواقعى بالنسبة لإختلاف طبيعته الشحنات .

أما المندوب العثماني فقد طالب بأن تكون السعة الفعلية المستخدمة بالبضاعة في السفينة هي أساس تحصيل الرسوم . ثم عرض على المؤتمر اقتراح مندوب هولندا - السابق ذكره . ولكن مندوب فرنسا أعلن ضرورة اتخاذ سعة كل سفينة أساساً لتحصيل رسوم المرور (١) .

انشغل مندوبى الدول بدراسة مسأله إيجاد نظام دولى لتقدير حمولة السفن ، ذلك أن حمولة قنائة السويس ستصبح أول تطبيق على لحمولة دوليه تعتمد عليها جميع الدول . وحيث أن نظام مرسوم كان الأساس المشترك لقوانين الحمولة لمعظم الدول البحرية ، لذلك اهتمت الدول فى المؤتمر بتطبيقه خالفاً من كل عيوبه . غير أن مندوب فرنسا وهو فى حقيقة الامر المحامى الطبيعى لشركة قناة السويس ، تنبه لخطورة الموقف وركز جهده فى حصر المناقشة داخل المؤتمر على تفسير الفقرات موضع الجدل فى عقد الامتياز الثانى للشركة (مادة ١٧) وهو «طن السعة» السابق الإشارة اليه . فقد كان يرى أنه بتحديد المشكلة على هذا النحو سيسهل عليهم برهنه وإثبات أن نظام مرسوم الانجليزى لا يمثل على الإطلاق السعة المستعملة من السفينه . وأن الحمولة البريطانية التى تمثل سعة القل بالطن للسفن قد استبدلت منذ فترة طويلة بنظام مرسوم ، لأن هدف الحكومه الإنجليزية هو عدم أحداث تغيير كبير فى الحمولة الإجمالية للأسطول البريطانى

(١) Ibid., pp 154, 155, 156, 160, 176.

التجاري . كذلك، حاول مندوب فرنسا أن يؤكد أن العن المذكور لا يمت بصلة للعن الجمعي أو بالعن المستعمل في المعاملات التجارية . وبالرغم من الجهود التي بذلها فشل مندوب فرنسا في اقناع المؤتمر بوجه نظره، فانسحب من المؤتمر — كما ذكرنا — وانقطع عن حضور الجلسات (١) .

وكان المندوب البريطاني دوره في تنفيذ وجهه نظر الفرنسيين ، فذكر أن طن البضاعة وطن السفينة هما اصطلاحان قابلان للتبادل ، وأن رأى الحكومة الإنجليزية أن العن الصافي الحقيقه هو المقصود بعبارة «طن سعة» الواردة بمقد امتياز الشركة . وقد أيد أغلبية أعضاء المؤتمر هذا التفسير ، وأن يكون الاصطلاح الجديد «السعة المستخدمة» ( Utilizable Capacity ) وهو أحسن تعبير للحمولة الصافية المعتمدة من المؤتمر . وقد وافق عشرة أعضاء على ذلك (٢) .

وانتهى المؤتمر من دراسة مشكلة الحمولة يوم ١٨ نوفمبر ١٨٧٣ ، وقبل أن ينتهى من دراسته لمسألة الحمولة تسلم دعوى موجهة له من القائمين بالأعمال الفرنسي عن طريق وزير خارجية تركيا لدراسة الاختلاف بين الحمولة الرسمية للسفينة ، التي يمكن للسفينة حملها ، وعدد الأطنان بالوزن . وهذا المطلب كان مصحوباً بتهديد ، أنه إذا لم يستجب إليه فإن الحكومة الفرنسية ستقوم بمعالجة المشكلة مستقبلاً عن الطريق الدبلوماسي . ولم يرفض المؤتمر دراسة هذه النقطة

(1) Ibid., p.p. 178, 270:

( إنقطع مندوب فرنسا عن حضور الجلسات إعتباراً من الجلسة العاشرة حتى الثامنة عشر ) .

(2) Fitzgerald, Op. Cit. Vol. 2, pp. 217—220.



وبعد مندوب فرنسا للمؤتمر . وإقترح الفرنسيون أن يضاف الحمولة الصافية للسفينة ما يساوى الفرق بين ذلك وبين عدد أطنان البضائع التي يمكن للسفينة حملها . ويحصل رسم عن هذه الحمولة الزائدة . ولم يوافق المندوب البريطاني على ذلك ، وإقترح إما أن تستخدم الحمولة الكلية كأساس للرسوم وعندئذ تخفيض فئة الرسم ، أو ترتيب رسوم إضافية (Surtax) والتي يجب أن تقل كلما ازدادت حمولة السفينة الصافية . ولم يقبل مندوب فرنسا مسألة تخفيض الرسم . وهو العشر فرنكات . ولكن الحكومة البريطانية وافقت على بنود هذا العرض الذي يستند إلى دراسة دقيقة للأرقام التي نشرتها الشركة (١).

هذا وكان المؤتمر قد واصل جلساته على الرغم من إنقطاع المندوب الفرنسي حيث توقفت مسألة الإستنزالات من الحمولة الكلية للسفن البخارية والشرعية . ولم يعد المندوب الفرنسي للمؤتمر إلا في الجلسة الثامنة عشر ( ٩ ديسمبر ) وذلك عندما هدد الوفد البريطاني المؤتمر بأنه سيقترح على المؤتمر إقرار بطلان الرسوم التي حصلت لها شركة قناة السويس حتى ذلك التاريخ ، وعندئذ اضطر الوفد الفرنسي إلى العودة للمؤتمر (٢) .

ثم انتقل المؤتمر بعد ذلك إلى دراسة أحقية شركة قناة السويس في فرض رسوم المرور الحالية وجر كثير من الأعضاء عن أدائهم لهذا النظام (٣) ، وكان المندوب السويدي قد اقترح على المؤتمر بأن يؤذن للشركة بتحصيل رسم إضافي

(1) Ibid.

(2) Roux, J.C., Op. Cit., T. ii, p. 22; Cf. Voisin, Op. Cit. p. 178.

(3) Roux, Op. Cit. p. 21.

علاوة على العشرة فرنكات، لتمويض خسائرها الناتجة عن الخطأ في تقدير الحمولة في الماضي، على أن ينقص هذا الرسم الإضافي Surtax بالتدريج كلما ارتفعت كمية الحمولة المارة بالقناة إلى أن يزول هذا الرسم الإضافي. ووافق الأعضاء على هذا الاقتراح حتى تتمكن الشركة من إتمام تصديقات القناة. وإنتهت جلسات المؤتمر بمجلسة ٢١ ديسمبر ١٨٧٣، واضطر المندوب الفرنسي الموافقة على قرارات المؤتمر (١).

ومنح المؤتمر شركة قناة السويس فرصة ثلاثة أشهر لتطبيق هذه القرارات. وكان المؤتمر انتصاراً مشرفاً للدبلوماسية الإنجليزية. فلقد وصف د. فيتزجيرالد العمل الذي قامت به إنجلترا في المؤتمر بأنه كان بمثابة خيانة من إنجلترا لفرنسا، والذي يطلق عليه بالمصطلح السياسي : « Perfidie Albion » (٢).

وبالنسبة لقرارات المؤتمر الدولي للحمولة فإن مضمونها هو اتخاذ طريقة « مرسوم » لإحتساب حمولة السفينة الكلية تم يخصم منها الفراغ الذي يشغله الحماز المحرك وغرف الطاقم ويكون الباقي هو الحمولة الصافية التي تتخذ أساساً لتحصيل رسوم المرور.

(1) Voisin; Op. Cit. T. 2, p. 204.

(2) Fitzgerald, Op. Cit., p. 221.

Albion اسم لاتيني قديم أطلق على إنجلترا، أما كلمة Perfidie فلم تدخل اللغة الفرنسية إلا بعد القرن السابع عشر، وهي تعني فادراً أو خائناً في اللغة الفرنسية وهو اصطلاح سياسي يدل على خيانة إنجلترا لفرنسا. من تاريخ هذه الكلمة وعلاقة إنجلترا بفرنسا من حرب المائة عام حتى ١٩٣٨، راجع كتاب :

Tabouis, Genevieve. Perfidious albion—Entente cordiale.

Translated by J A. D. Dempsey, London 1938 pp.

21 — 23.

ووافق الأعضاء على أن : طن القياس : Tonneau de jauge هو خير مقياس  
عن طن الحمولة وإختلفت عبارة « طن سعة » التي أوجدت تفسيرات عديدة من  
جانب شركة القناة والحكومات والشركات الملاحية . وأصبح طن القياس الجديد  
يساوى ١٠٠ قدم إنجليزي مكعب أو ٢٠٧٣ متر مكعب (١) .  
وأصبحت قواعد مؤتمر القسطنطينية للحمولة ١٨٧٣ هي أساس احتساب حمولة  
قناة السويس حتى يومنا هذا مع تعديلات طفيفة ناتجة عن تطور بناء السفن  
وبإتفاق مع إدارات الحمولة الأهلية على هذه التعديلات .

هذا وقد راعى المؤتمر أيضاً ظروف الشركة المالية وحاجتها إلى إتمام  
التحسينات في القناة حتى توائم متطلبات السفن ولما صحتها ، ومن ثم وافق على  
التصريح للشركة بتحصيل رسوم إضافية Surtax granted to the company  
بالشروط الآتية :

- ١ — بالإضافة إلى رسم ١٠ فرنكات على الطن يصرح برسم إضافي قدره ٤  
فرنكات للطن الصافي الوارد على شهادة تسجيل السفينة والمقاسة طبقاً  
للبنود ٩ وفقرة (٢٣) من القانون التجاري البريطاني ١٨٥٤ .
- ٢ — يخفف هذا الرسم الإضافي إلى ٣ فرنكات للطن الصافي من الحمولة التي  
أوصى بها المؤتمر .
- ٣ — السفن التي سبق قياسها قبل هذا النظام وتلك التي تم قياسها طبقاً للقانون  
الإنجليزي (عام ١٨٥٤) تدفع ٣ فرنكات للطن بشرط ألا تزيد استنزالات  
الجهاز المحرك على ٥٠ ٪ من الحمولة الكلية .

(1) Voisin, Op. Cit. T. 2, pp. 207—208.

٤ - السفن التي لم يس طبقاً لقواعد مرسوم، تخفض حمولاتها تبعاً لقواعد الدانوب وتدفع رسماً إضافياً قدره ٤ فرنكات للطن .

هذا ويتم تخفيض الرسم الإضافي ( ٢ فرنكات ) لجميع السفن على الوجه التالي :

أ - ٢ فرنك . ن بمجرد أن يصل إجمالي الحمولة الصافية العابرة للقناة في السنة إلى ٢١٠٠٠٠ طن .

ب - ٢ فرنك . ن بمجرد أن يصل إجمالي الحمولة الصافية العابرة للقناة في السنة إلى ٢٢٠٠٠٠ طن .

ج - وهكذا يخفض الرسم الإضافي كلما ازدادت الحمولة بمقدار ١٠٠٠٠ طن ، مبلغ ١/٤ فرنك .

د - عندما يصل مجموع الحمولة الصافية المارة بالقناة إلى ٢٦٠٠٠٠ طن سنوياً يلغى الرسم الإضافي وتصبح الرسوم ١٠ فرنكات للطن .

هـ - السفن الحربية والسفن التي على الصابورة الفارغة تعفى من الرسوم الإضافية (١) .

وبعد صدور قرارات المؤتمر أرسل الباب العالي للخديوي نص قرارات المؤتمر الدول للحمولة بعد التصديق عليها . وترك للخديوي والشركة فترة ثلاثة أشهر يتم خلالها تنفيذ قرارات مؤتمر الحمولة الدولي . وأرسل الخديوي

(1) Parl. P. Egypt. No. 5 (1876) pp. 5-6; Cf. Fitzgerald, Op. Cit. pp. 233-234.

اسماعيل بدوره لشركة في ٢٩ يناير ١٨٧٤ تعليمات السلطان وقرارات المؤتمر لتنفيذها<sup>(١)</sup>.

ولكن دى لسبس — كعادته — لم يستسلم وانما أخذ يقاوم بتقديم اعتراضات ومقترحات إبان الثلاثة أشهر المذكورة من أجل تنفيذ القرارات الجديدة<sup>(٢)</sup>. فإرد دى لسبس في ٢١ يناير على المذكرة بأن القناة تحتاج الى مبالغ ١٧٥٠١٧٣ ر ٣٠ فرنك لإجراء التحسينات بها. وأنه يقبل نظام الحمولة والرسوم الإضافية التي وافق عليها المؤتمر الى أن تصل رسوم المرور بالقناة الى ٣٠٠٠٠٠ ر ٣٠ فرنك وتتم التحسينات. وأن يصل الدخل الصافي الى ربح قدره ٨ ٪ من رأس المال. وعندئذ يخفض الرسم الإضافي بمقدار ٥٠٠ سنتيم، سنوياً. كذلك اعترض دى لسبس بشدة على اعفاء السفن الفارغة من الرسوم الإضافية<sup>(٣)</sup>.

وأعلن الباب العالي أنه لن يسمح بأي تغيير، وأرسل مذكرة بذلك الى دى لسبس في ١٩ مارس ١٨٧٤ عن طريق الحكومة المصرية، وضرورة تنفيذ مقررات المؤتمر الدولي للحمولة، وأنه في حالة عدم تطبيق تلك القرارات فسيلغى الرسوم الإضافية ويكتفى فقط برسم ١٠ فرنكات للطن الواحد<sup>(٤)</sup>. عندئذ قدم دى لسبس احتجاجاً رسمياً في ٢٠ مارس للتخديري ضد موقف الباب العالي ذكر

---

(1) Parl. P. Egypt No. 5 (1876) p. 6; Cf. Fitzgerald. p. 221.

(٢) راجع خطابات دى لسبس والتمارحات واحتجاجاته الموجهة للحكومة المصرية ورد الباب العالي عليها المنشورة في كتاب :

Voisin, Op. Cit. pp. 235-254.

(3) Parl. p. Op. Cit. p. 6

(4) Ibid.

فيه : « أن شركة قناة السويس لم تدع للإشتراك في مؤتمر الحمولة الدولي بالقسطنطينية، وأن هذه المقترحات كان يمكن اعتبارها تسوية في حالة إذا كانت نتيجة اتفاق بين الأطراف المتعاقدة . وأنه كان يزوى الدخول في مفاوضات عن طريق سمو الخديوى . ولكن خطاب سمو السلطان يفهم منه أنه دعوة رسمية مدعمة بالقوة . وبالتالي اسحب اقتراحى الخاص بالمصالحة وأؤكد مصالحي جملة الاسهم بدون تعديل . وأن شركة قناة السويس ترغب في تجنب أى صراع مشير ضد أى فرد . وأرى أن هذه القرارات خرق لعقد عام صدق عليه السلطان نفسه . وأن حملة الاسهم قد وضعوا أمانة فى يدى رؤوس أموالهم بناء على ثقهم فى عقد مقدس : « Solemn Contract » وعلى ذلك فإنى اعتبر الباب العالى مستولاً عن كل ما يترقب من خسارة ناتجة عن تطبيق رسم العشرة فرنكات للطن طبقاً لحسابات غير سليمة أصدرها المؤتمر الدولي للحمولة، بدلاً من طن السعة الحقيقية المستخدم فى السفن وهو الوارد فى عقد امتيازنا المبرم مع الخديوى . وبناء على كل ذلك أعلن عن تحفظنا للخسارة المادية المترتبة على تطبيق هذه القرارات . وأن الخسارة المقدرة حالياً حوالى ٧٠٠.٠٠٠ فرنك شهرياً ، (١) .

وكان على الخديوى أن ينفذ مذكرة السلطان . وكان هناك خوف من هدم اطاعة دى لسبس لأوامر السلطان . وكانت آخر مهلة للبدء فى تنفيذ القرارات هى ٢٩ ابريل ١٨٧٤ (٢) . وفعلاً واصل دى لسبس تجاهله لقرارات المؤتمر وواصل فرض رسوم الشركة ، بعد أن رفض اقتراحه بالتفاوض أو المصالحة وكذلك

(1) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, pp. 227—230; Cf. Voisin, ii, p. 239.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. p. 226, Cf. Voisin, Op. Cit. p. 239.

رفض طلبه الخامس بالتأجيل المؤقت لنشر التعديلات الخاصة برسوم المرور الجديدة . وإحتج دى لسبس على ذلك بقوله : « إننى بإعتبارى رئيساً لشركة مالية وكمواطن فرنسى أعارض وبشدة فسخ عقد ثنائى (a bilateral contract) قبله ووثق به أربعون ألف من حملة الأسهم الفرنسيين ، وأن الدول ليس لها الحق فى التدخل فى شئوننا عندما نطبق بدقة عقود إمتيازنا ونشرف على تنفيذها » (١) .

ووقفت الحكومة العثمانية موقف التردد ، ويعمل البعض لإرتباكها فى تنفيذ قرارات المؤتمر إلى خشيتها من عدم إطاعة دى لسبس لرأى المؤتمر ، أو عدم إطاعته للتخديوى وحدث ذلك فعلاً (٢) . إلا أن مجلس الوزراء العثمانى بعد هذا التحدى الصارخ من دى لسبس ، وبضغط من الحكومة الإنجليزية قرر إرسال برقية للتخديوى يخبره فيها : بمنحكم السلطة فى حالة مقاومة دى لسبس ورفضه تنفيذ قرارات المؤتمر الدولى للحمولة ، باستخدام كافة الوسائل وكل القوة اللازمة لإجبار دى لسبس بإطاعة أوامر الباب العالى . وإن تضمن بطريقة كافية تنفيذ الرسوم الجديدة . ونحن نتصرف بناء على طلب الدول فى استخدام نفوذنا وسلطاننا لتنفيذ مقررات المؤتمر . وفى حالة إذا قام دى لسبس بإعاقة الملاحة فى القناة ، الرجا الرد علينا بسرعة لإتخاذ قرار الحكومة بهذا الشأن (٣) .

هذا وقد تردد أنباء بعد ذلك مفادها أن دى لسبس قد هدد بإغلاق قناة

(1) Fitzgerald, Op. Cit. p. 234.

(2) Ibid. Footnote. p. 234.

(3) Voisin, Op. Cit. p. 245; Fitzgerald, Op. Cit. pp. 235—236.

السويس وإطفاء الأنوار الملاحية ، وإيقاف كل الاتصالات التلغرافية الخاصة بالقناة. وأن كل ذلك سيؤدي إلى إرباك الخدمة والحركة الملاحية في قناة السويس وقد يؤدي آخر الأمر إلى تعطيل الملاحة بها (١).

ويرى البعض أن الحديو لم ينظر إلى هذه الأمور — تأزم العلاقة بين السلطان ودي أسيس — بإنزعاج شديد فربما شعر برضا خفى من اضطراب هذه الأمور بينهما. ذلك أن رغبة الحديو المتزايدة نحو الاستقلال بحكم مصر كانت من أسباب التوتر بينه وبين الباب العالي (٢).

وبعد مرور أسبوع على رسالة الصدر الأعظم دون رخص دي أسيس لقرارات المؤتمر الدولي للحمولة ، أمر الحديو إسماعيل « الجنرال ستون » ، وهو ضابط أمريكي يعمل بخدمه القوات المصرية ، بالتوجه إلى القناة . كذلك تم إرسال « الكابتن ماكيلوب » : « Mac-Killop » الانجليزي ، بالتوجه بسفينته حربية لبورسعيد ليكون في المدخل الشمالي للقناة ويضمن سلامة الملاحة (٣) .  
هنا وقد تم توزيع القوات المصرية على طول القناة كالآتي : ٢٥٠ جندي بالإسماعيلية ، ٦٠٠ جندي (مشاة ومدفعيه ) في نفيشه ، ٢٠٠ جندي في المنطقة فيما بين الإسماعيلية وبورسعيد ، ٥٠٠ من قوات البدو تم استدعائهم للتواجد فيما بين محطات القناة ومنهم ١٥٠٠ ببورسعيد ، ووزع الباقي على طول القناة . وكانت القطع البحرية الآتية في مدخل بورسعيد : الفرقاطه (محمد علي) والمدمرة (الهقيليه) ومعها قاطرة إنقاذ (٤) .

(1) Fitzgerald, Op. Cit. p. 234. Hallberg, p. 227.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. p. 236—7.

(3) Ibid; Cf. Voisin, Op. Cit. pp. 255—6.

(4) Voisin, Op. Cit. pp. 254—6



هذا وكان الخديوي قد أرسل لدى سبس يطلب منه سحب إعتراضاته وإلا فإنه سيتم الاستيلاء على القناة ، وأن كل الموظفين بالقناة الذين سيقامون هذا الإجراء سيكون مصيرهم الطرد . وإزاء هذا الموقف الخطير ، لم يكن أمام دي سبس إلا الإذعان والخضوع خصوصاً بعد أن نصحتة الحكومة الفرنسية بالموافقة على قرارات المؤتمر (١) .

وهكذا سارع دي سبس إلى إرسال موافقته في خطاب إلى الخديوي بتاريخ ٢٦ أبريل ١٨٧٤ أعلن فيه : « نظراً للأوامر التي أصدرها السلطان لإحتلال قناة السويس ، وتحت الاحتجاج والتحفظ للمحافظة على حقوق حملة الأسهم ، فإن إدارة التحركات بشركة قناة السويس ستبدأ اعتباراً من ٢٩ أبريل ١٨٧٤ بإحسب تعريف الرسوم وفقاً لما فرضه الباب العالي . (دي سبس) » (٢) . وقد أخبرت وزارة الخارجية الفرنسية الدول البحرية بقرار دي سبس المذكور (٣) .

وكان لتدخل قنصل هولندا العام في مصر : « M. Ruyssenaers » لدى الخديوي وبطريقته الودية أثره في تجنب المشاكل (٤) .

(1) Fitzgerald, Op. Cit. p. 273.

(2) Ibid. Cf. Voisin; Op. Cit. p. 252.

(3) Voisin, Op. Cit. pp. 257—258.

(4) Bulletin Décadaire; No. 83, 3 juin 1874. p. 12.



## الفصل الثالث

### الآزمة الثالثة

مشكلة تطبيق الحمولة ورسوم المرور  
« ونهاية الصراع »

- تقرير دي لسيبس عن مشكلة رسوم المرور .
- مشكلة إعادة قياس السفن بالقناة .
- المحاكم التي ترفع أمامها الدعاوى المقامة ضد الشركة .
- تحصيل رسوم المرور مع الاحتجاج .
- جهود دي لسيبس للتفاهم مع إنجلترا والباب العالي .
- مشروع دي لسيبس لتحسين القناة وموقف إنجلترا .
- نهاية الصراع :
- ✧ بعثة شارل دي لسيبس للاستشارة .
- ✧ بعثة ماريوس فونتان إلى لندن .
- ✧ تأزم العلاقات الفرنسية البريطانية .
- ✧ موقف الدول الأوروبية من هذه المشكلة .
- ✧ نشاط بريطانيا لمسح القناة ومراقبة الإيرادات .
- ✧ اتفاقية السلام د ٢١ فبراير ١٨٧٦ ، ونهاية الصراع .



لم يؤد إفتتاح قناة السويس للملاحة العالمية أذن إلى إنهاء مشاكل الشركة ، كما نبين من قبل ، فقد بدأت المشاكل تظهر بشكل متزايد وبسرعة . وكان آخرها مشكلة رسوم المرور وإستسلام دى لسبس ، تحت التهديد بإستخدام القوة ضده — كما رأينا — وكانت هذه هى الهزيمة الأولى له . ولم يكن ذلك غاتمة المطاف فى صراع الشركة مع إنجلترا والشركات الملاحية ، بل كان بداية لمرحلة جديدة من الصراع استمرت قرابة عام ونصف وانتهت بهزيمة ثانية لجمود دى لسبس . ولم تستقر الأحوال للشركة إلا عندما اشترت إنجلترا أسهم مصر فى شركة القناة ( نوفمبر ١٨٧٥ ) . عندئذ امتزجت مصالح دى لسبس بالمصالح البريطانية وتمخضت عن اتفاقية ٢١ فبراير ١٨٧٦ (١) ، التى أنهت الصراع بين الطرفين .

قدم دى لسبس إلى الجمعية العمومية مساهمة شركة قناة السويس وغداة أزمة رسوم المرور تقريراً (٢) يعبر عن المرارة لما طأه فى الأشهر السابقة ، أشار فيه إلى المزامرات السياسية التى حيكمت ضد المصالح الفرنسية بتوجيه من السفارة البريطانية بالإستانة وإيعاز من أحد أعضاء مجلس إدارة شركة المساجيرى ماريتيم ، وأنه — دى لسبس — قد إحتج ضد كل تدخل أجنبى فى شؤون الشركة كما ذكر أن الباب للعالمى قد أصدر تفسيراً للبادة ١٧ من عقد الامتياز مطابقة لحقوق الشركة — من وجهة نظر دى لسبس — وهاجم فى تقريره المؤتمر الدولى للبحرولة ، لأن دولاً كثيرة مثل الولايات المتحدة الأمريكية والتى يتساوى

(١) راجع الاتفاقية فى نهاية هذا الفصل وراجع أيضاً الفصل الثالث من الباب الثالث

( بيع أسهم قناة السويس )

(٢) راجع نص التقرير المقدم من دى لسبس إلى الجمعية العمومية لجنة الأسهم الجليلة

١٨ يناير ٢ يونيو ١٨٧٤ تحت عنوان الموقف العام :

أسطولها مع أسطول إنجلترا ، لم تشارك في المؤتمر . كما لم يتم دعوة الطرفين المتعاقدين ( مصر وشركة قناة السويس ) (١) . وهاجتم دى لسبس بشدة في تقريره موقف إنجلترا من هذه الازمة . لأن إنجلترا قد أجبرت الباب العالي على إعطاء المثل في سلب رؤوس الاموال الاجنبية المستثمرة في الشرق ، (٢) ودافع دى لسبس عن نفسه في تقريره بالنسبة لمسألة إنتشار برقيات في كافة أنحاء أوروبا تهمه بأنه يريد إغلاق قناة السويس وإعاقة الملاحة بها ، وقال : « إنه إذا توافقت الملاحة بالقناة فإن ذلك سيكون من عمل أعدائه فقط » ، (٣)

ثم أوضح دى لسبس الخسارة الناتجة عن تطبيق نظام الجمرلة الجديد بالقناة ، فقد بلغت في الفترة ما بين ٢٩ أبريل ١٨٧٤ حتى أول مايو من نفس العام ( ١٨٧٣-١٨٧٤ فرنكاً ) ، لذلك سلم للحكومة المصرية بياناً موضحاً به مقارنة بين الرسوم القانونية للشركة والرسوم الجديدة المفروضة على شركة قناة السويس بقوة السلاح (٤) . وكلف دى لسبس مسدوب الباب العالي لدى شركة قناة السويس في مصر بإعطاء بيان شهري بمائل يضم مجموع البيانات الإحصائية السابق ذكرها (٥) .

ويلاحظ أنه كان يوجد مبعوث للسلطان ببورسعيد لمراقبة تنفيذ قرارات المؤتمر ، إلا أن هذا الموظف كان يتقاضى مرتباً شهرياً من شركة قناة السويس ، ولذا

(1) ... ne furent point convoqués des délégués des parties contractantes» Ibid.

(2) Ibid. p. 12.

(3) Bulletin Décadaire, No. 88 Op. Cit. pp. 5 - 6.

(4) Ibid., pp. 12 - 13, No. 96, 22, 8. 1874

(5) Ibid, p. 13.

فإن تدخله كان غير مفيد ، وبعلق لورد دربي - وزير خارجية بريطانيا - على موقف هذا المراقب « Controller » العثماني بالشركة بقوله : « إن وضعه كان شاذاً كمرقب إلا أنه كان مسئولاً أمام حكومته وأنت المشكلات التي كان يمكنه بحسبها ، كان من السهل إبلاغها للقناصل الأجانب » (١) .

ووصف دى لسبس موجة العداء التي صبحت مناقشات مؤتمر الاستانة الدولي ، بأنها كانت تتم عن روح العداء للشركة ، لدرجة أنه أثناء الرد على حديث مندوب روسيا الوادي إزاء الشركة قال أحد أعضاء المؤتمر : « يجب إدانة المتهم » : « il faut Condamner la Coupable » . ويذكر دى لسبس أن المقصود بالمتهم هنا هو شركة قناة السويس (٢) .

رأينا في الفصل السابق كيف نجحت الدبلوماسية البريطانية ، في المؤتمر الدولي للحمولة ، في هزيمة الدبلوماسية الفرنسية وشركة قناة السويس . وإلضطرار دى لسبس تحت تهديد القوة المسلحة إلى إعلان تنفيذه لمقرارات المؤتمر بعد صراع استمر أكثر من عامين تارة مع الحاكم وتارة أخرى مع المؤتمرات الدولية . ورغم هزيمة دى لسبس ، إلا أن هيمته لم تفتر وعزمته لم تمك ، فلم تمر فترة على تنفيذ قرارات مؤتمر الحمولة الدولي حتى أخذ موظفو شركة قناة السويس يقومون بإعادة قياس حمولة السفن وتعديلها . وقد امت هذا

(1) « ... In an anomalous position for a controller ».

Fitzgerald., Op. Cit. T. 2 p. 245.

(٢) نشرت صحيفة الشركة تقريراً . سبباً هن مشكلة رسوم المرور ومؤتمر

الحمولة الدولي بالاستانة ١٨٧٣ وتكثل الدول ضد الشركة وذلك في جلسة

الجمعية العمومية للمساهمين وتم ١٩ بتاريخ ٢٩ يوليو ١٨٧٥ - راجع :

Bulletin Décadaire, No. 130, 2. 8. 1875.

## ٢٤٨

العمل نظر الحكومة البريطانية منذ أن بدأت شركة قناة السويس تنفيذ قرارات مؤتمر التجارة الدولية وأخذت تصر على إعادة قياس السفن لتقديم حمولتها ، بدلا من قبول بيانات شهادات التجارة الخاصة بالسفينة كأساس لرسوم العبور .

وأثار ذلك شكاوى عديدة واحتجاجات الشركات الملاحية البريطانية ، فأرسلت الحكومة البريطانية إلى سفيرها بالإستانة لكي يقدم احتجاجاً للباب العالي على أساس أن هذا العمل يتعارض تماماً مع الرسوم الإضافية التي أقرها المؤتمر الدولي للتجارة وتبينها الباب العالي (١) . ذلك أن مؤتمر التجارة قد قرر : « أنه عند تحديد التجارة للسفينة يرجع إلى السلطة العليا في الدولة ، وأن سند الجنسية المقدم من السفينة يجب أن يعترف به في كل دولة كأساس حقيقي لإحساب رسوم المرور والضرائب ، وأن تحسب الرسوم على أساس التجارة العسافية الواردة بسند جنسية السفينة » . ويستدل لورد دربي من ذلك أن دى لسبس والشركة عند ما تجر كل سفينة للخضوع لعمليات قياس حمولتها من جديد ، فإن ذلك العمل يتعارض مع قرارات مؤتمر الاستانة وتوصيات الباب العالي . وحثت الحكومة البريطانية الحكومة العثمانية التي نفذت قرارات المؤتمر الدولي للتجارة ، بأن تلزم الشركة بعدم قياس السفن العابرة للقناة واعتماد مستندات السفينة . وأرسلت الحكومة البريطانية مع احتجاجها صورة من تفاصيل القياس التي قام بها موظفي الحكومة البريطانية والتي أعدها « مجلس التجارة البريطاني » حسب توصيات المؤتمر الدولي للتجارة لتكون صالحة للاستعمال في قناة السويس (٢)

(1) Lord Derby to Elliot, 2,7 1874, Parl. p. Egypt, 2 (1876)  
No. 2,

(2) Ibid.



وقام هنري اليوت — سفير إنجلترا بالاستانة — بتقديم احتجاج الحكومة البريطانية إلى الحكومة العثمانية (١) .

هذا وكان ملاك السفن في شمال بريطانيا قد استفسروا من الحكومة ، بعد تطبيق رسوم المرور ، عما اذا كانت توصيات المؤتمر الدولى للحمولة ستطبق بأثر رجعى من تاريخ قيام الشركة بفرضها ١٨٧٢/٧/١ حتى ١٨٧٤/٤/٢٩ . ولكن لورد دربي رأى أن الفرق في الزيادة بسيط إذا ما قورن بالرسوم الجديدة المنضمة الرسوم الاضافية . وأن الهدف من هذه الزيادة هو تمكين الشركة من القيام بالتزاماتها في القناة . وأن التجارة البريطانية قد استفادت بلاشك من افتتاح قناة السويس . وكانت ستضار إذا فشلت شركة القناة في الوفاء بالتزاماتها (٢) . واضمح من ذلك رغبة دربي نهضة خواطر ملاك السفن البريطانيين نتيجة الشكاوى الجديدة .

وهكذا تعرضت سفن الشركات الملاحية البريطانية وكذلك السفن الحكومية لمضايقات كثيرة من جانب موظفي شركة قناة السويس . وانتهالت الشكاوى على كل من « مجلس التجارة البريطانى » ، Board of Trade ووزارة الخارجية البريطانية . وفي الوثائق البريطانية المنشورة في مضابط البرلمان البريطانى يجد الباحث مئات الشكاوى من ملاك السفن والشركات الملاحية نتيجة تطبيق نظام الحمولة الجديدة ، وإعادة قياس حمولة السفينة بمعرفة الشركة . دون النظر لشهادات

(1) Elliot to Derby, 22. 7. 1874 Parl. p. Egypt 2 ( 1876 ) No. 6, p. 4.

(2) Parl. P. Egypt 5 ( 1876 ) p. 10.; Cf. Fitzgerald, Op. Cit., Vol. 2, p. 242.

الجمولة التي تحملها السفينة. ووجود فارق بين الخواتين لمصلحة شركة قناة السويس. وقد اخترت بعض نماذج لهذه الشكاوى على سبيل المثال لا الحصر. فتجد منها احتجاج شركة P & O البريطانية لمجلس التجارة البريطاني لقيام موظفي شركة قناة السويس ببورسعيد بإعادة قياس حمولة إحدى سفنها : « بكين » Pekin وترتب على قياس الشركة زيادة في الجمولة قدرها ٣٠١ رطلًا زيادة عن حمولة السفينة المسجلة. وذلك بسبب عدم استئصال بعض غرف الطاقم مثل الضابط الإداري Purser والطبيب فيها من قوة الطاقم ولأن مالك السفينة ملزم بوضع طبيب على السفينة لخدمة طاقمها. وعلى ذلك طلب « مجلس التجارة البريطاني » بعد أن تأكد من أحقية شركة P & O من لورد دربي، أن يقدم احتجاجا للحكومة العثمانية بهذا الموضوع (١).

وكذلك تقدم ملاك السفينتين البريطانيتين : Hasty, Prompt بشكاوى تفيد عدم شرعية رسوم المرور التي قدرتها شركة قناة السويس. فقد اتضح من التفسيرات التي قدمت اليها أن شركة القناة قد تصرف بطريقة غير شرعية، وأنه ليس لها السلطة للتصرف بهذه الطريقة. وأرسل لورد دربي إلى هنري إليوت بالاستانة يخبره أن الوسائل التي يجب اتخاذها من جانب الباب العالي هي قيامه بتنفيذ سلطته من خلال مبعوثه في مصر (يقصد الخديوي) الذي عليه أن يراقب إجراءات الشركة ويؤكد أن شروط الامتياز يجب تطبيقها بدقة. وعلى ذلك فإن حكومة جلالة الملكة لن تزجح حكومة الباب العالي بمثل تلك الشكاوى. فدى ليس نفسه اعترف بحق الخديوي وسلطاته في مسألة رفع رسوم المرور والتي رجع فيها للباب العالي. ولهذا فإن حكومتنا انجلترا تحب الباب العالي على إيجابا وشركة

(1) Gray to Tenterden, 10. 8. 1874. Par. P. Egypt 2 (1876) No. 10. pp. 5 - 8.

## ٢٥٩

التعانة لإيقاف هذه الإجراءات غير الشرعية في دفع رسوم المرور غير الصحيحة وترك الباب العالي سلطة التصرف في هذا الموضوع (١).  
وكذلك لم تسلم السفن الحربية والحكومية البريطانية من مضايقات الشركة. فقد احتجت وزارة البحرية بزيادة رسوم المرور المحصلة من السفينة الحربية Teazer (٢) وكذلك الأمر بالنسبة لسفن ناقلات الجنود (Troop ships) قدامت من الأخرى لدفعها رسوم المرور بدون الحصول على تعاميل لذلك (٣). كما اشتكى ملاك السفن البريطانية من الصعوبات التي واجهوها من جراء عدم اعتراف شركة قناة السويس بشهادات الحمولة التي تحملها سفنهم ، وذلك على الرغم من أن تلك الشهادات قد أعدت طبقاً لقواعد مؤتمر الحمولة الدولي بالقسطنطينية (٤).

(1) Derby to Elliot, 17. 8. 1874, Par. P. Egypt 2 (1874) No. 11. pp. 8 - 9.

(٢) حصلت الشركة ٢٤٧٧٠٦٥ استرليني زيادة في الرسوم بدون وجه حق ، وطلبت السفينة رد المبلغ ورفض دي لبيس وأرفق جدولاً بطريقة احتساب الرسوم :

Admiralty to Tenterden ( بوزارة الخارجية )

Par. p. 14. 9. 1874 Egypt 2 (1876) No. 16

كذلك احتجت وزارة البحرية على اختلاف الرسوم على السفينة الأخت Hart sister ship. أى طبق الأصل . ولكن اللورد دربي رأى عدم اثرة الشكوى نظراً للفروق الطفيفة راجع :

Admiralty to Tenterden, 30.10.1874, Par. P. Egydt 2 (1876) No. 36, p. 27.

(3) Admiralty to Mr. Lister, 7.10.1874, Par. p. Egypt 2 (1876) No. 25. p. 18.

(4) Stanton to Derby, 1.10.1874, Par P. Egypt 2 (1876) No. 27.

أما ملاك السفينة البريطانية : Hankow ، فقد قدموا احتجاجاً شديداً للورد  
دربي لأن مندوبي شركة قناة السويس قاموا بقياس السفينة بمعرفة تم بزيادة ٤٠  
طنا عن الحمولة الواردة بشهادة السفينة ، وذلك على الرغم من أن هذه الشهادة  
التي تحملها السفينة صادرة من مجلس التجارة البريطاني ، وذكر ملاك السفينة  
أن مندوب الشركة قد نظر لشهادة حمولة السفينة بإزدراء . وطالب ملاك السفينة  
من الحكومة البريطانية التقدم باحتجاج ، لدى الشركة ، على سلب الشعب البريطاني  
وعدم اتباع سياسة ضعيفة كتلك السياسة التي إتبعتها الحكومة السابقة (١) . وردت  
وزارة الخارجية بأن الحكومة البريطانية مهتمة بهذا الموضوع ، ويشغل بالها مسألة  
إعادة قياس السفن البريطانية التي تحمل شهادة حمولة خاصة بقناة السويس وفق  
قواعد القسطنطينية (٢) .

وكذلك أثار ملاك السفينة البريطانية « Mesopotamia » العديد من المشاكل  
للشركة فقد إصطدمت تلك السفينة عند مرورها بالقناة بإحدى كراكات الشركة ،  
وعند عبورها التالي للقناة منعنها الشركة من العبور وطالبتها بدفع التلافيات التي  
أصابته الكراك . وكان المبلغ المطلوب منها ١٥٠ جنيه إسترليني أي ما يعادل

---

= طلب ستانزون من مستر بيرسيفال Perceval - نائب القنصل البريطاني في بورسعيد -  
أن يعمد بتفصيل من هذه الوقائع ليستطيع تقديمها وإجراء تقرير عنها لإدارة الشركة  
بالإسكندرية ، وحصل على قائمة ١٢ سفينة مزودة بشهادات حمولة من مجلس التجارة  
البريطاني ومع ذلك تجاهلتها الشركة - واجمع :

Stanton to Derby, 2. 11. 1874, Par. P. Egypt. 2 (1876) No. 30.

(1) Messers, Watts Milburn and Co, to Derby, 2. 12. 1874,  
Par. P. Egypt. 2 (1876) No. 55.

(2) Tenterden to Messers Milburn, 9. 12. 1874, Par. P. Op  
Cit No. 60, p. 40.

١٠٠٠ فرنك ودفعت السفينة التعويض مع الإحتجاج . ويعلم نائب القنصل البريطاني بيور سعيد : « Perceval » على ذلك ، بأن ضباط الشركة يتصرفون وكأن القناة فرنسية . وحيد لورد دربي عرض قضية السفينة « ميزوبوتاميا » على المحاكم المصرية . ولستفسر دربي من سفانتون ، عما إذا كانت تقارير « بير سيفال » بخصوص سوء معاملة موظفي شركة القناة ، قاصراً فقط على السفن البريطانية دون سائر الدول ، عندئذ يتعمق تقديم حالات عديدة يمكن عن طريقها للحكومة البريطانية الإحتجاج على عدم المساواة في المعاملة بين الدول في عبور القناة ، وفي ذلك مخالفة صريحة — في نظر دربي — لعقد إمتياز الشركة . وأن هذا سند قوي لحث حكومة الباب العالي لإلزام الشركة بالمساواة في المعاملة (١) .

ويعلم Trevor — بمجلس التجارة البريطاني — على تصرف الشركة غير الملتزم بقوله : « أصبح المهتمون بقناة السويس يرون في تصرف هؤلاء غير الملتزمين ، وفقدان الأمل فيهم ، كل ذلك يؤكد بأن ملكية هذا المرفق العالمي وجعله مشروعا طامياً

---

(1) Derby to Stanton, 11, 12, 1874, Parl. P. Op. Cit. No. 61. p. 40.

أرسل الممثل القانوني لشركة قناة السويس Malenfer الى محافظ بورسعيد في ١٩ سبتمبر ١٨٧٤ أن على السفينة ميزوبوتاميا دفع ١٠٠٠ فرنك نتيجة للاضرار التي أصابت الكراكات الناهية لقناة السويس ، وذلك بناء على المادة ٦ ، ١٠ من لائحة الملاحة بالقناة ، أما ما جاء بطلب السفير أن تسمح شركة قناة السويس للسفينة ميزوبوتاميا بعبور القناة بناء على شروط إمتياز ١٨٥٦ فأعلن أن هذه الشروط لا تلزمنا وقال : ادفعوا ١٠٠٠ فرنك المدينون بها وبذلك تسمح لكم بعبور القناة برسوم المرور ، لأن مهمتنا ومهمة جميع موظفي الشركة هو حسن ادارة القناة وجعلها صالحة للملاحة المالية . رسالة Malenfer

الى محافظ بورسعيد في ١٩/٩/١٨٧٤. Par. P. No. 26. Op. Cit.

حتى تنتهى تلك المصاعب . وأنه ان تلتهى المشاكل طالما كان هذا الطريق المائى فى يد شركة خاصة ، (١) .

وكان من نتيجة مضايقات شركة قناة السويس للسفن البريطانية، إثارة ضيق أصحاب الشركات الملاحية ، وبرزت فكرة حفر قناة ملاحية أخرى ، غير القناة الحالية ، ونجد ذلك فى رسالة ستانتون إلى جرانفيل وزير الخارجية البريطانية يخبره بأن الخديوى إسماعيل على إستعداد للنظر فى مشروع إنشاء قناة ملاحية جديدة من الاسكندرية إلى السويس (٢) . وقد أثار هذا الموضوع العديد من المناقشات فى مجلس العموم البريطانى حيث قدمت مشاريع كثيرة بهذا الخصوص ولكنها لم تخرج لحيز التنفيذ (٣) .

وكذلك كان من نتيجة المشاكل التى قامت بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية أن أثير موضوع الإحتكام القضاء فى المنازعات التى تنشأ بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية وغيرها . ورأى ستانتون — قنصل بريطانيا فى مصر — أن ترفع القضايا على شركة قناة السويس أمام محكمة الاسكندرية المختصة (٤) .

---

(1) Complications and difficulties will be endless so long as this great highway of nations remain in the hands of a private company, Fitzgerald, Op. Cit. T. 2. p. 248.

(2) Stanton to Granville, 24 9. 1872. Parl. P. Egypt 18 (1883) No. 1.

(3) Hallberg, Op. Cit. pp. 228, 27. 3. 74; Cf. Wilson, Op. Cit. p. 64, Hoskins pp. 432 - 436.

(4) Stanton to Derby, 1.10.1874, Parl. P. Egypt 2 (1876) No. 26. p. 23.

كما رأت الحكومة البريطانية أن المحاكم المصرية هي جهة الاختصاص للنظر في القضايا المرفوعة ضد شركة قناة السويس (١) . وأيد شريف باشا وزير الداخلية المصري وجهة نظر الحكومة البريطانية: بأن المحكمة التجارية المختلطة بالإسكندرية: Mixed Commercial Tribunal of Alexandria هي المحكمة المختصة التي يجب أن ترفع إليها الدعاوى الخاصة برسوم المرور ، ولكن الحكومة البريطانية رأت أن الضغط الدبلوماسي سيساعد الحكومة المصرية على تنفيذ ذلك . إلا أنها لم تستبعد المشاكل التي سببها دى لسبس وإحتمال إثارة غيرة الباب العالي أو دول أخرى قد تعارض لإعتبار شركة قناة السويس كهيئة مصرية خالصة (٢) .

كذلك لفت شريف باشا نظر الشركة إلى الخطأ الذي وقع فيه برفضها إستسلام التعليلات والوثائق من السلطات المحلية ورأى أن ذلك العمل تقع تبعته القانونية على طاق الشركة ، وأن البوليس المصري سيقوم بتنفيذ كل العقوبات التي قد تحكم بها المحاكم المحلية ضد الشركة (٣) .

هذا وعلى الرغم من إنكار الحكومة الفرنسية لإشراف المحاكم الفرنسية على شركة قناة السويس ، إلا أن المراسلات الدبلوماسية الفرنسية قد أصطبغت بطابع يوحى بأن القنادة عمل فرنسي . فشق قناة السويس إنما هو من أفكار فرنسية ، وغالبية حملة أسهم شركة قناة السويس فرنسيين ،

(1) Derby to Stanton, 2.7.1874, Parl P. Egypt. 2 (1876) No. 1. p. 1.

(2) Stanton to Derby, 15.7.1874, Parl. P. Op. Cit. No. 4. p 3.

(3) Nubar to Stanton, 16.11.1874, Parl, P. Op. Cit. No. 173. p. 128.

وهذا عمل إعراف به ودونته تاريخ الحضارة (١) .

أما الحكومة البريطانية فقد رفضت فكرة النظر إلى قناة السويس باعتبارها شركة فرنسية تحت إشراف وسلطة القنصلية الفرنسية لأن هذا يتعارض مع المبادئ المعقدة بين الشركة والحدوى، وأن مشاكل المساهمين فيما بينهم تنظرها المحاكم الفرنسية، أما مشاكل الشركة والحكومة أو الشركة والأفراد فتتظرها المحاكم المحلية . ورفضت الحكومة البريطانية تفسير كلمة Treaties بأنها المحاكم القنصلية المحلية وأن هذا تفسير خاطئ . لا تقبله حكومته انجلترا (٢) .

ولنتيجة لكثرة الشكاوى المقدمة من ملاك السفن بسبب مضايقات شركة قناة السويس وعملية إعادة قياس سفنهم استعجل مجلس التجارة البريطاني ، سفير إنجلترا بالإستانة للبت في هذا الموضوع ، وحث الباب العالي لمباشرة سلطاته . فأنزل هنرى إليوت بعارف باشا وطلب منه تسوية المشاكل المتعلقة بقناة السويس ، وعدم التأخير (٣) . وعندما عرض صفوت باشا مشروع الرد على هنرى إليوت وجدده مطابقا تماما لوجهة نظر الحكومة البريطانية ، وطلب من الحدوى دراسة هذا الموضوع بنفسه ، والإستفسار عنه وإتخاذ الخطوات الضرورية في هذا

(1) Parl. P. Egypt 5 (1876), attitude of French Government.  
p. 7.

يلاحظ أن الحكومة الفرنسية حثت أن هي أقرت إشراف المحاكم الفرنسية على شركة قناة السويس صحتها رسميا بصحة فرنسية ، وهذا يتعارض مع كونها شركة مساهمة من كل الدول وأنها طابع دولي . وأن هذا سيثير ضدها الدول عامة وانجلترا خاصة .

(2) Derby to Station, 11. 12. 1875, Egypt 2 (1876) No. 174,  
p. 130.

(3) Elliot to Derby, 18. 1. 1875, Parl. P. Egypt 2 (1876)  
No. 81. p. 52.



الموضوع (١). إلا أن الجنرال د إجناتيف ، - سفير روسيا بالإستانة - طلب من صفوت باشا تأجيل الرد لحين التوصل إلى تفاهم مع شارل دي لسبس الذي كان موجوداً بالإستانة للتماوض آنذاك (٢) .

ولكن شركة قناة السويس نظرت لمسألة إجبارها على تطبيق قواعد الحمولة حسب قرارات مؤتمر القسطنطينية على أنه خرق للعقد المبرم بينها وبين الخديوى فكانت الشركة تقبل رسوم المرور من السفن مع تقديم احتجاجها في نفس الوقت : « Objectionable wording » . لذلك لفت دري نظر الباب العالي لهذه الصيغة الإعتراضية ، التي تقوم بها الشركة عند تحصيل رسوم المرور لجميع السفن المارة بالقناة ، وذلك إعتباراً من ٢٩ أبريل ١٨٧٤ وهو تاريخ تنفيذ شركة القناة لقرارات مؤتمر الحمولة الدولي (٣) .

وكانت الشركة تبعت في الوقت نفسه كل شهر بإحتجاج رسمي إلى الباب العالي تحمله فيه مسئولية خسارة الشركة ، وخرق عقد الإمتياز ، وذلك عن طريق الخديوى إسماعيل لرفعه للباب العالي ونص هذا الإحتجاج والتحفظ :

« La Compagnie du Canal de Suez rend responsable la Porte-Ottomane de la perte resultant de l'application d'un tarif imposé par la force militaire, avec l'ordre de prendre possession du Canal de Suez, "pour" la restitution en être pour-

---

(1) Elliot to Derby, 21, 4. 1875 Parl P. Op. Cit. No. 192. p. 91.

(2) Ibid.

(3) Derby to Elliot, 11—11—1872, Parl P. Egypt 2 (1876) No. 42, p. 31.

suivié par tous les moyens que de droit. (١).

وكان دى لسبس يهاجم قرارات مؤتمر القسطنطينية ويطلق عليها : « مادة النهب » ( The act 'of spoliation ) ويستدل دى لسبس على ذلك ، بكتيب نشره أحد الانجليز بليونبول وصف فيه مؤتمر القسطنطينية الدولة ، بأنه « سرقة دولية » (٢) .

ولقد أثار تلك الاحتجاجات الدورية ، والتي كانت تتخذ أكبر قدر من العلانية - الباب العالي - فأرسل يخبر شركة القناة بأن الخوالة التي أقرها مؤتمر القسطنطينية الدولة لم تكن من جانب واحد وإنما صدقت عليها كل الدول المتعركة في المؤتمر ، وعلى هذا فإنه لا أساس لاحتجاجات الشركة المذكورة (٣) .

(١) كانت الشركة تنشر كل شهر بجريدتها المعروفة باسم Bulletin Décadaire احصائية بالسفن المارة بالقناة ، والحساسة الناتجة من تطبيق قواعد القسطنطينية وهناك لتلك الاحصائيات عن شهر نوفمبر ١٨٧٥ : عبرت قناة السويس ١١١ سفينة بلغ اجمالي حولتها ١٣٠٢٦٣٩٣ طناً والرسوم على أساس ١٠ فرنكات لكل طن سمة حقيقية: سنت فرنك

$$٢٣٠٢٦٣٩٣ =$$

$$٢٠٣٥٨٥٦٣٩ = \text{والرسوم حسب قواعد}$$

القسطنطينية

$$٢٦٦٥٦٧٥٤ = \text{فروق الرسوم}$$

إذن الحسارة توازي ١١٠٨٠ / راجع :

Bulletin Décadaire, No. 145 2 - 1 - 1876.

(2) Properly stigmatized as, "International robbery"

Fitzgerald, T. ii. p. 246.

(3) Safwat Pasha to Musurus, 21. 7. 1875 Parl: P. Egypt 2

(1876) No. 168. P. 124.

لم يجد أسلوب المواجهة والعناد وتجاهل مصالح الدول ، الذى اتبعه  
دى لسبس فى أزمة رسوم المرور ، والذى أدى إلى هزيمته ، لذلك لجأ إلى اتباع  
أسلوب جديد هو أسلوب التفاوض بدلا من المواجهة . وركز جهوده على  
انجلترا والباب العالى .

لهذا نجد دى لسبس غداة تنفيذه مقررات المؤتمر الدولى للحمولة يسارع إلى  
إجراء انجلترا بمشروع خاص بتحسين قناة السويس عن طريق تعميقها وصيانتها  
من جراء ارتفاع قاع القناة نتيجة عوامل ترسيب الرمال بها . وذلك حتى تظل  
قناة السويس صالحة للملاحة ومتطورة مع تطور بناء السفن . وفى هذا مصالحة  
للسفن البريطانية التى تمثل أكبر نسبة فى السفن العابرة للقناة . وبالنسبة للباب  
العالى فقط استخدم معه دى لسبس أسلوب الضغط الدبلوماسى والمفاوضات  
بالإستعانة بنفوذ الحكومة الفرنسية ، عن طريق تقديم مقترحات جديدة تهدف  
إلى خروج الشركة من أزمتها الحالية تزودها بالوسائل المادية التى تساعد على  
إتمام عمليات تحسين القناة (١) .

وهذه المرحلة الجديدة من التفاوض أطلق عليها دى لسبس اسم : « مرحلة  
تقديم اقتراحات جديدة للتفاهم والمصالحة » Nouvelle Proposition de  
" Conciliation " .

وإذا نظرنا إلى حالة قناة السويس بعد افتتاحها وخاصة فى سنواتها الأولى  
نجد أن جميع مرافقها لم تكن قد تمت بعد . فقد كانت هناك أعمال كثيرة قد تمت

(1) Voisin, Op. Cit. T. 2. p. 259.

( راجع رسالة سفير فرنسا بإنجلترا إلى الخارجية الفرنسية فى ١١/٥/١٨٧٤ ) .

(2) Bulletin Décadaire, 2 aout 1875, No. 130. p. 70

بصورة مؤقته وسريعة حتى يكون افتتاح القناة في الموعد المحدد ، فلم تصل كثيراً من أجزاء القناة للعمق المقترح وهو ٢٦ قدماً ود الشندورات ، التي كان من المفروض أن توضح المجرى الملاحي الرئيسي ، لم تكن في الحقيقة ، في أجزاء كثيرة منها سوى أوتاد خشبية : Logs . كذلك لم تستكمل علامات الإشارة على ضفتي القناة ، وكانت محطات المراقبة صغيرة وغير كافية العدد (١) . وكان المدخل الشمالي للقناة في البحر المتوسط عرضة لعوامل ترسيب طمي النيل وكانت ضفاف القناة آخذة في الانهيار ، وضخفيات القناة خطيرة على الملاحة نفسها (٢) .

وفي الواقع كانت هذه الأشياء جميعاً في حاجة إلى صيانة وتحسين مستمر لتبقى القناة صالحة للملاحة ، وقد اتخذ دى لسبس ذلك ذريعة ليقدم مشروعه الخاص بتحسين قناة السويس (٣) .

هذا وقد استمرت قناة السويس منذ افتتاحها وحتى عام ١٨٧٦ لم يتم بها أى تحسينات ، وذلك نتيجة للظروف المالية الصعبة التي عانتها الشركة من جهة والمشاكل السياسية التي رأيناها من جهة أخرى ، وكان أول برنامج لتحسين القناة هو د برنامج عام ١٨٧٦ ، بعد ماتم الوفاق بين دى لسبس والحكومة البريطانية كاسبري . وكان البرنامج الثاني لتحسين القناة عقب الاحتلال البريطاني لقناة السويس والمعروف باسم د برنامج لندن ١٨٨٣ ، (٤) .

(1) Hoskins, British Routes to India, pp: 453—454.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. T. 2. p, 251.

(3) Ibid.

(4) Funck Brentano Christian, Compagnie Universelle du Canal de Suez Paris 1947. pp. 107—108.

لهذا سمى دى اسيس لمقابلة سفير انجلترا بفرنسا - لورد ايونز - فى ( ١١/٧/١٨٧٤ ) بطلب منه ابلاغ وزير خارجية انجلترا بأن شركة قناة السويس مهتمة بالبحث عن زيادة فى دخلها حتى تتمكن من تحسين قناة السويس بالاستعانة بمحقها فى رسوم رسو السفن بميناء بور سعيد ، وهو الحق الذى كفلته نصوص عقد امتياز الشركة ، ورأى أن ذلك سيكون مثار الاعتراض والرفض وأنه من المرغوب فيه وضع حد للنزاع والتوصل إلى تسوية عادلة . ومن ثم عرض دى اسيس على ليونز نقاط مشروعه المقترح ويتلخص فى الآتى :

أولاً : السماح للشركة بزيادة رسم « الفرنك » الذى كان قد وافق عليه السلطان منذ سنوات لمساعدته فى الحصول على قرض للشركة بضمان هذه الزيادة . وطلب ألا تثار مصوبات من جانب انجلترا أيام السماح للشركة بذلك (١) .

ثانياً : الاستمرار فى تحصيل الرسوم الاضافية التى وافقت عليها اللجنة الدولية للحمولة ، لمدة عشر سنوات ، وألا ينظر لمسألة ازدياد حركة الملاحة بالقناة التى تقضى بتخفيض نسبة نصف فرنك كل عام إلى أن تتلاشى كلها خلال ست سنوات . وأشار دى اسيس إلى أن الخطة المحتملة فى إضافة رسم فرنك واحد ( المذكور فى بند أول ) زيادة على الرسوم الاضافية ، وبعد عشر سنوات يبدأ فى تخفيض الرسوم بمقدار نصف فرنك كل عام . أو أن يوقف تحصيل رسم الفرنك عند تمام سداد القرض الخاص به .

(١) هذا الرسم الاضافى ( فرنك واحد ) لم يتم والذى سبق للباب العالى أن منعه للشركة عام ١٨٧١ ولم تطبقه الشركة آنذاك - أنظر :

## ٢٦٦

وأضاف دى اسببس للسفير البريطاني أنه مهم جداً بمعرفة رأى حكومته فى هذا الموضوع من أجل التسوية النهائية لمشكلة قناة السويس بالكامل لأن هذا يتوقف على موقف حكومة إنجلترا . ولأنه فى حالة عدم اعتراضها لدى حكومة الاستانة سيكون من السهل عندئذ لدى اسببس أخذ تصديق الباب العالى والحدوي دون صعوبة . وأنه يرغب فى تسوية المشاكل بصفة ودية وبطريقة ترضى جميع الأطراف . وأضاف للسفير أن هذه آرائه الشخصية . ولم تعرض بعد على حملة الاسهم بشركة قناة السويس لأخذ موافقتهم عليها وأن هدفه هو التأكد من مسألة قيام إنجلترا باستخدام نفوذها لدى الباب العالى للموافقة على هذه الاقتراحات .

هذا ولم يدخل لورد ليونز فى مناقشات مع دى اسببس حول هذه النقاط . ونصح ليونز فى رسالته إلى دربي ، بالاهتمام بطبيعة تلك المقترحات التى من المحتمل أن يقدمها دى اسببس إلى الاستانة (١) .

وفى نفس الوقت أحاط لورد دربي هنرى اليوت - سفير إنجلترا بالاستانة - علماً برأى الحكومة فى الاقتراح المقدم من دى اسببس فى هذه المسألة . وأن اتمام أى شىء يجب أولاً وأخيراً أن يكون بمعرفة وموافقة الباب العالى . وأيضاً ضرورة استشارة الدول البحرية ، وأن يراعى عند التفاوض مع دى اسببس تدعيم سلطة الباب العالى ومراعاة مصلحة الشركة وملاك السفن على السواء . وأن أول نقطة يجب التأكيد عليها ، فى تحسين الملاحة بالقناة والتنبيه إلى خطورة عملية ترسيب الطمي : Silting - up عند مدخل القناة فى البحر

(1) Lyons to Derby, 11. 7. 1874, Parl. P. Egypt 2 (1876)

المتوسط. ذلك لأن مهدهسى القناه لم يقدر وا بعناية هذا الخطر ولم تكن مقترحاتهم واصلاحاتهم كافية . كذلك أوصى درى بضرورة لفت نظر دى لسبس لهذا الموضوع قبل تقديم النصح للباب العالى أو الاستماع إلى أى مقترحات خاصة بزيادة الرسوم . كما رأى ضرورة توضيح الاحتياجات والأعمال المطلوبة المقترحة وتكاليفها . وبناء عليه تستطيع حكومة إنجلترا والباب العالى والدول البحرية المحكم على هذه المقترحات ، ومعرفة مدى ما تحتاجه من رأسمال وضرورة إرسال المقترحات التى سترفع إلى الباب العالى ، أيضا إلى الدول البحرية (١) .

وانتهز دى لسبس فرصة قبول إنجلترا لفكرة بحث مشروعه فواصل نشاطه وجهوده على مراكز القوى المؤثرة فى مستقبل الشركة خاصة وأن حكومة جديدة تولت زمام الحكم فى إنجلترا وهى حكومة المحافظين بزعامة دزرائيل ( ١٨٧٤-١٨٨٠ ) . وهكذا بدأ صفحة جديدة من المباحثات والتفاهم . وكان هناك هدف آخر من تحرك دى لسبس بمقترحاته الجديدة ، وهو محاولة لإبطال مقررات مؤتمر الاستانة للحمولة ، وذلك لمواصلة تحصيل الرسوم المرتفعة من السفن العابرة للقناة . وعلى هذا الأساس فكر فى إرسال ابنه شارل للاستانة . وهنا تبدأ مرحلة جديدة من الصراع الدبلوماسى ، تميزت كما يصفها فيتزجيرالد ، بكل الأحداث الصريحة واللتوية للسياسة الشرقية :

.. Characterized by all the ingenious and tortuous incidents of the Eastern policy” (٢)

زار دى لسبس ليونز وأخبره باستعداداته للذهاب شخصياً أو إرسال ابنه

(1) Darby to Elliot, 3.8.1874, Parl. P. Egypt 2 (1876) No. 7 p. 4.

(2) Fitzgerald, Op, Cit, T: 2, p, 251.

إلى الاستانة لمحاولة إيجاد تسوية عادلة : « equitable arrangements » ، فقد كان لزاماً على الشركة الحصول على وسائل لإصلاح وإتمام أعمال القناة لأن رسوم المرور الحالية غير كافية ، وأنه لا يرغب بهذا العمل صراعاً آخر . والمج دى لسبس أنه إذا بدأ الباب العالي مرة ثانية استشارة الدول الأوروبية في هذه المسألة ، فإن ذلك سيجعل من الصعب الحصول على موافقتها بالإجماع مثلاً حدث في مؤتمر الجولوة بالاستانة (١) .

وفي الحقيقة كان إيفاد شارل دى لسبس للاستانة ثم « ماريوس فونتان » إلى لندن - كما سيوضح فيما بعد - يمثل مرحلة جديدة من مراحل الصراع الدبلوماسي . فكانت انجلترا تراقب تحركات دى لسبس بحذر وأحبطت كل مشاريعه . وكانت الاستانة مركزاً للنشاط الدبلوماسي للدول ، للتأثير على الباب العالي .

ورأى البعض أن شركة قناة السويس تبدو بالتأكيد مدرسة رائعة للسياسة الشرقية .

.. " The Suez Company would certainly seem to be an admirable school for Eastern Policy " (٢)

ولم ترفض الحكومة البريطانية مشروع دى لسبس صراحة ، وإنما وضعت أمامه العراقيل وانحذت نفس الأسلوب الذي اتبعته في مؤتمر الجولوة الدولي بالاستانة .

(1) Lyons to Derby., 31.8.1874, Parl: P. Egypt. 2 (1876)

No. 13 p. 10.

(2) Fitzgerald, Op. Cit, p, 254.



أرسل فرديناند دى لسبس ابنه شارل إيمى دى لسبس : Ch. Aime De Lessepe (١) إلى الاستاذة فوسلما في أول أبريل ١٨٧٥ وذلك بهدف عرض اقتراح دى لسبس على الباب العالي وأخذ تصديقه عليه . وقد تلقى شارل دى لسبس النص من سفير فرنسا بأن عليه أولاً أن يحصل على تفهم سفير إنجلترا بالاستاذة للموضوع . وأفهم هنري اليوت شارل دى لسبس بأن أى زيادة في رسوم المرور سيقع ثلاثة أرباعها على السفن البريطانية (٢) . وكان شارل دى لسبس يأمل أن تعيد إنجلترا النظر في موقفها من الشركة والتأثير على الباب العالي . فذكر شارل في رسالته إلى والده في ١٢ أبريل ١٨٧٤ : « وكنا نتمتع بالأكثر على اهتمام تركيا المستولة أولاً وأخيراً عن تكرار المخالفات المالية تجاه شركة قناة السويس ، ليس فقط في خرق الفقرة الرئيسية في عقد الامتياز والخاصة بتعويض الشركة بمبالغ انتهاء القناة ، ولكن الباب العالي يعتبر مسئولاً عن ذلك العمل غير المعقول بإرسال قوات عسكرية للاستيلاء على ممتلكاتنا بعكس ما تنص عليه مواد عقد الامتياز الممنوح للشركة . فالمادة ٢٢ من فرمان ١٨٥٦ تقضى بحماية الشركة وتمتعها بالحكومة المصرية لها » (٣) .

وفي نفس الوقت مهدت الدبلوماسية الفرنسية الطريق لجهود شارل دى لسبس بالاستاذة عن طريق إجراء محادثات جديدة . فأخبر سفير فرنسا بالاستاذة المصدر الأعظم ووزير الخارجية التركي وكذلك أعضاء السلك الدبلوماسي بالاستاذة ،

(١) شارل ابن دى لسبس وبشغل في نفس الوقت منصب نائب رئيس مجلس إدارة

شركة قناة السويس .

(2) Lister to Farrer, 7.4.1875, Parl. P. Egypt 2 (1876) No. 105 p. 80.

(3) Bulletin Décadaire, No. 130, 2.8.1875.

بأنه ليس في نيته الدخول في هذه المفاوضات شخصياً وأن المشكلة أصلاً ترجع إلى أن دخل قناة السويس غير مربح سواء لإتمام عمليات صيانة وتشغيل القناة أو لدفع فوائد حصة الأسهم . وأن صيانة وتحسين قناة السويس أمر يهم تجارة العالم كله وهو موضوع هام وحاجل لا ينتظر للتأخير نظراً للتطور المستمر في بناء السفن . وعلى ذلك يجب أن تتطور القناة لتتلائم مع تطور بناء السفن (١) ويذكر السفير الفرنسي في رسالته إلى وزير خارجية فرنسا : « أنه على الرغم من أن لغة الصدر الأعظم كانت تنم عن تفهم ومواساة لمركز شركة قناة السويس وسلطة الباب العالي والحكومة العثمانية لحل المشكلة ، إلا أنه من الواضح تماماً مبدئ تدخل وتأثير الدبلوماسية الأجنبية عليه .

ويذكر فيتزجيرالد أن الصدر الأعظم — بشخصيته المناقضة : The Vizier with characteristic duplicity قد شكى للسفير الفرنسي من تدخل الدول في شؤون إدارية محضة ، وأن السفير الفرنسي استطاع أن يؤثر على تفكير الصدر الأعظم بأن موضوع له أن الحكومة التركية ارتكبت خطأين كبيرين وذلك عندما تركت مشكلة محتاجة لمجرد تفصيلات أن تتخذ طابع مشكلة دولية ، وتركزت لمؤتمر دولي أن يكون محكمة قضائية تقرر العلاقة بين الباب العالي وشركة قناة السويس (٢) .

وفي الحقيقة يجد الباحث في هذا القول تعاملاً من الكاتب البريطاني على موقف الحكومة التركية ، والتي نلتبس لها العذر في موقفها إزاء الضغوط الدبلوماسية

(1) Voisin, T. 2. Op. Cit. pp. 268—9.

(رسالة سفير فرنسا بالأستانة إلى وزارة الخارجية الفرنسية في ١٨٧٥/٤/٦)

(2) Ibid, pp. 269—270.

(3) Fitzgerald, Op. Cit, T. 2 p. 252.

الرهيبية التي تعرضت لها من انجلترا وفرنسا أكبر دول أوروبا آنذاك ، ومحاولة الحكومة العثمانية الاستفادة من هذا التنافس الانجليزي - الفرنسي حول قناة السويس خلال فترة الدراسة وذلك وعن طريق إثارة كل منهما ضد الآخر لكي تستفيد هي من ذلك .

وفي الوقت الذي كان السفير الفرنسي بالاستانة يواصل جهوده الدبلوماسية ، كان شارل دي لسبس يحري مع الوزراء الأتراك والسفراء الأجانب هناك . فيذكر شارل دي لسبس في خطابه الذي أرسله لوالده بتاريخ ١٢ أبريل ١٨٧٥ : « أصرت على عدم مناقشة أحد سوى الباب العالي وترغب الحكومة التركية في حل المسألة بنفسها ، ولكن في الحقيقة ليس في استطاعتها التخلص تماماً من هذه الوعود ، التي - لسوء الحظ - أعطتها أثناء اجتماع المؤتمر الدولي للحمولة - وتعتبر الحكومة التركية نفسها مرغمة على الحصول على موافقة مسبقة من الحكومات الأجنبية . ولكن سوف تكون في الحكومة بالارتباط الشفوي مع مختلف السفراء ، ثم بعد ذلك سوف تتفاوض معنا . وهذه الأشياء وإن كان لها طابع مظهري ؛ إلا أنه من الأفضل عدم معارضتها . وأن الباب العالي يهتم قبل كل شيء بالرأي الذي تعطيه الحكومة الانجليزية ويقال أن السفير الانجليزي مطالب أن يسهل إيجاد حل مناسب للشركة » (١) .

ثم زار شارل دي لسبس السفير هنري ليوت وأوضح له بأنه قادم لمناقشة مسألة أهم ال : Question d'affaires ، وليس مسألة سياسية ، وأن التجارة البريطانية باعتبارها الأكثر اهتماماً برخاء القناة ، لذا يجب علينا عن طريق الاتفاق المشترك أن تكفل حاجة التجارة العالمية وحقوق الشركة في نفس الوقت ، كما

## ٢٩٨ -

أوضح شارل للسفير أنه يهدف بمشروعه إبعاد مسؤولية الحكومة البريطانية إزاء  
الشكاوى التي سوف تثار من قبل أصحاب السفن والتجارة في السنوات القادمة  
وذلك في حالة تأجيل الأعمال الخاصة بتحسين القناة لأنه سوف يزيد من زمن  
العبور ، وهذا يتعارض مع مصلحة التجارة الدولية . ولكن في حالة ازدياد  
دخل القناة سترتب عليه بالتالي إزداد مصروفات التحسين . وفي حالة الاستمرار  
في إرغام الشركة على تطبيق الرسوم الحالية التي تسبب الخسارة فسوف تصرف  
الشركة أموالاً أقل (١) . كما ذكر شارل هنري اليوت أن هدف زيارته هو زيادة  
المبالغ اللازمة للحفاظ على بقاء القناة صالحة للملاحة . ولم يكن من الممكن  
حمل ذلك من دخل القناة الحالي الذي يذهب جزء منه للمساهمين بربح قدره ٥٪  
والمبلغ الباقي يكاد يكفي بقاء القناة كما هي في حالتها الراهنة . وعندما استفسر  
هنري اليوت عن الوسيلة التي يراها للحصول على المبالغ التي يريد ، عرض عليه  
شارل دي لسبس اقتراحه ويتلخص في الآتي :

- ١ — زيادة معدل رسوم المرور الحالي وهذا في رأيه سيخلق المعارضة ، أو :
- ٢ — تأجيل تخفيض الرسم الإحتياقي والمقدر له نصف فريك للطن عن كل سنة ،  
والمستظر لإجرائه في نهاية العام القادم . ورجح شارل دي لسبس هذا الرأي  
الثاني (٢) .

وفي نفس الوقت طمأن هنري اليوت شارل دي لسبس بأن حكومة إنجلترا تميل  
لبحث مقترحاته بروح ودية ، ولكنها في نفس الوقت لا زالت تذكر مسألة  
تصميم شركة قناة السويس على إهمال قرارات مؤتمر الخوالة الدولي ، وكذلك

(1) Ibid, pp. 7—8.

(2) Elliot to Derby, 6.4.1875, Parl P. Egypt: No. 2 (1876)  
No. 115 pp. 84—85.

الباب العالي واجبار كل سفينة الخضوع لإجراءات إعادة قياسها بمعرفة مندوبي الشركة بدلا من أخذ الرسوم على شهادة حولة السفينة . عندئذ أخبره شارل بأن هذه مسألة بسيطة ويمكن بسهولة تصحيحها ومعالجتها في باريس إذا ما وجد استجابة لإقتراحه الحال لدى حكومته ، وشرح شارل وجهة نظر الشركة بالنسبة لشهادة حولة السفينة الخاصة بقناة السويس ، فذكر أنها ليست مستقندا رسمياً (١) ورغم تأكيدات شارل دى لسبس ، فإن هنري اليوت لم يكف عن الضغط على الباب العالي للرد على مذكراته التي أرسلها بخصوص شكوى ملاك السفن من إعادة قياس سفنهم وأيضاً لإرسال التعليمات الضرورية للخطوى (٢) .

هذا وعندما طلب صفوت باشا — الصدر الأعظم — المشورة من هنري اليوت بالنسبة لمشروع دى لسبس ، نصحه بعدم الموافقة على فرض رسوم جديدة إلا بعد أخذ موافقة الحكومات الرئيسية المعنية . وأن يوضح ذلك لدى لسبس لكي يرسل مشروعه لتلك الحكومات . وعندما عرض عليه صفوت باشا فكرة حل المسألة مع الممثلين الأجانب بالاستانة . نصحه اليوت بأن هذا موضوع خطير لا يستطيع الممثلون الدبلوماسيون بالاستانة البت فيه دون الرجوع لحكوماتهم وأكد صفوت باشا له أنه إن يتخذ أى خطوة خلاف ذلك (٣) .

بعث هنري اليوت إلى دربي — وزير خارجية إنجلترا — يخبره بأن شارل دى لسبس أبدى رغبته في مناقشة مشروعه بروح ودية محدود الأمل في أن

(1) Elliot to Derby, 7. 4 1875, Parl. P. Op. Cit. No. 116.  
p. 87.

(2) Ibid.

(3) Elliot to Derby, 21. 4 1875, Parl. P. Egypt 2 (1876)  
No. 122. p. 89.

يلقى مساعدته للتوصل إلى قرار سريع حتى يمكن إعلانه في الاجتماع القادم للجمعية العمومية للمساهمين في بداية يوليو . وأبدى هنري اليوت رأيه بأن الباب العالي لا يستطيع وحده التصديق على هذا الطلب بسبب وجود قرارات المؤتمر الدولي للعمولة والتي تنص على ضرورة الحصول على موافقة الدول مسبقاً على أى إجراء مثل هذا . وكان من رأى هنري اليوت ، أن على شارل دى لسبس — اختصاراً الوقت — الاتفاق مع الحكومة البريطانية ، بدلاً من الحضور للاستانة . لأن إنجلترا هي الدولة الممثلة للسفن التي سيقع عليها أكبر عبء في الرسوم بالنسبة للاقتراح الجديد . ثم أضاف أن الحكومة الانجليزية ستقنظربعين التقدير لطلبة وتتصرف بعدل من أجل مصالح الشركات الملاحية البريطانية ، وكذلك مصلحة شركة قناة السويس ، وأن الحكومة ستتقرر الفوائد التي ستعود على السفن من جراء مقترحات دى لسبس . وأن أسلوب البرقيات في هذه الحالة ليس وسيلة مجدية في مثل هذه الأمور الهامة التي في حاجة الى دراسته عميقة . وقدردى لسبس المبلغ المطلوب بأربعين مليون فرنك . سيخصص ثلاثة أرباع هذا المبلغ لتحسين القناة والربع الباقي للأعمال المتعلقة بتحسين ميناء بور سعيد (١) .

وبناء على نصيحه هنري اليوت اشارل دى لسبس ، بدراسة الموضوع مع الحكومة البريطانية، أرسل دى لسبس أمراً بالتوصية لدى مديري الشركة بإرسال

---

(١) أرفقت مع رسالة هنري اليوت الى دربي وثيقة مشروع الأعمال المقترحة لتحسين قناة السويس والمقدمة من دى لسبس ويمكن الرجوع اليها لمعرفة تفاصيلها . وكان اجمالي المبلغ المقترح للمشروع : ٤٠.٥٦٢.٣٧٥ فرنكاً منها ٣٧.٥١٨.٣٧٥ فرنكاً لتعميق القناة وعمل التكمييات لاضفاف القناة ، ومشآت القناة نفسها أما المبلغ الباقي وقدره ٣.٠٤٣.٧٥٠ فرنكاً فكان مخصصاً لتحسين ميناء بور سعيد ، وانجع الوثيقة السابقة (رقم ١٦٢) ؛

مندوب عنها إلى لندن لنقل وجهات نظر الشركة إلى الحكومة البريطانية لوضع حد لروح العداوة التي مازالت سائدة . ونصح دى لسيبس رجال الشركة بإيقاف الاحتجاج المقدم مع رسوم المرور . وأيضاً إيقاف عملية إعادة قياس السفن (١) .

واضح من هذا محاولة دى لسيبس ترضيه الحكومة البريطانية ودفع المفاوضات إلى طريق الاتفاق لمصلحة الشركة .

وفي نفس الوقت ساندت الحكومة الفرنسية جهود دى لسيبس للمصالحة والتفاوض مع إنجلترا والباب العالي . فنجد وزارة الخارجية الفرنسية وقد أخبرت سفيرها في لندن ، أنه نظراً لحاجة شركة قناة السويس إلى مبالغ إضافية لتحسين القناة . وبعد موافقة الباب العالي ، فإن شارل دى لسيبس قد قدم مذكرة لرفعها للدول المعنية مقترحة تحصيل هذا المبلغ عن طريق فرض رسم اضافي آخر قدره فرنك واحد للطن أو تأجيل مدة تخفيض الرسوم الاضافية ، وكانت الوزارة تحبذ الاقتراح الأخير ، وأوضحت أن مجلس إدارة شركة قناة السويس مستعد لوضع السيد : « ماريوس فونتان » : « Marius Fontaine » ، — سكرتير عام الشركة — تحت تصرف حكومة إنجلترا . وطلبت وزارة الخارجية الفرنسية من سفيرها بلندن ، أن تسهل الحكومة البريطانية لمندوب شركة القناة الاتصال بالمسؤولين الرسميين . باعتبار أن له صفة شبه رسمية « Semi - official » ، (٢) .

---

(1) Elliot to Derby, 23. 4. 1875, Parl P. Egypt 2 (1876)  
No. 132 p. 92.

(2) Decaz to Gavard, 5. 5. 1875, Parl. p. Ibid., No. 139,  
p. 99.

وفي نفس الوقت أرسل دى لسبس إلى دزويل (رئيس الوزارة البريطانية آنذاك) في ٩ مايو ١٨٧٥ يخبره أنه بعد أن اتفق مع دوق ديكان — وزير خارجية فرنسا — قد أوفد «ماريوس فونتان» إلى لندن لمعرفة ما إذا كانت حكومة إنجلترا موافقة على إعطاء الحرية للباب العالي للتفاوض في مسألة الاتفاق الخاص برسم المرور بالقناة. وأشار دى لسبس إلى أن هذه المقترحات قد وجدت قبولا لدى سيد هنري اليوت بالاستانة، وأنها قد عرضت بمعرفة الشركة على الحكومة التركية من أجل إنهاء الخلاف الموجود الناتج عن التدخل بالقوة المسلحة لغرق «عقد عام» : «Contract public»، كفل حقوق المساهمين (١). وأخذ مجلس التجارة البريطاني يناقش مقترحات دى لسبس ويفندها. فأعلن موافقته أول الأمر على الانجاء الذي أبداه هنري اليوت بخصوص القرض الذي يطلبه دى لسبس لتحسين القناة. إلا أنه قبل البت في هذا القرض ينبغي اقتناع حكومة إنجلترا بالأعمال المقترحة للقناة وأنها تفي بالغرض، كما رأت ضرورة تنسيق العمل والنشاور مع الدول المعنية (٢).

ورأى مجلس التجارة البريطاني أن دى لسبس يحاول الحصول على مزايا أخرى للشركة بعد أن وافق مؤتمر الحركة بالاستانة على الرسوم الإضافية (٣)؛ في الوقت الذي ازدادت فيه حركة الملاحة بقيادة السويس. وفق تقارير الشهور الأربعة الأولى من عام ١٨٧٥.

(1) Bulletin Décadaire No. 130 2. 8. 1875. p. 8

(2) Mr. Trevor (بمجلس التجارة) to Lister (بالخارجية) 10.4.1875, Parl. P. Op. Cit. No. 109 p. 82.

(٣) راجع الفصل الثاني - مشكلة رسوم المرور.



وعلى هذا فإن دخل القناة سيتجاوز في ذلك العام ٢٠٠.٠٠٠ رطلًا ، وبذلك فإن رسوم المرور الإضافية ستخضع لتخفيض نسبة نصف فرنك في الأعوام القادمة. وعلى ذلك فإن الشركة تهدف إلى تأجيل عملية تخفيض الرسوم الإضافية من أجل مصلحة المساهمين . في حين أن مؤتمر الاستانة الدولي للجمولة كان أكثر من عادل في قراراته الخاصة بالرسوم الإضافية إزاء شركة قناة السويس ، وأن زيادة حركة الملاحة في القناة واضحة . ودليل آخر على ارتفاع دخل القناة وتحسن إيراداتها يبرز بوضوح إذا نظرنا إلى ارتفاع سعر السهم العادي لقناة السويس وقيمتها الأصلية ٥٠٠ فرنك فأصبح ٦٣٥ فرنك ، في الوقت الذي لا تحصل فيه السفن التجارية العابرة للقناة على أرباح . وأكد تقرير مجلس التجارة البريطاني أن الشركة التي يكسب فيها السهم ١٣٥ فرنك تقوم بالإقراض وليس بالإقتراض ، وأنها قادرة على آتمام التحسينات وصيانة قناة السويس بدون اقتراض . ويراعى أنه قد نص في عقد الامتياز على أن تكون القناة ذات عرض معين ، وهذا ما لم تفعله الشركة . هذا بالإضافة إلى أن الشركة لم تحصل فقط على الحد الأقصى للرسوم التي صرح بها عقد الامتياز — وهي ١٠ فرنكات — بل منحها المؤتمر الدولي للجمولة بالاستانة زيادة ٣٠٪ من رسوم المرور . وعلى هذا فإن مجلس التجارة البريطاني طلب من وزارة الخارجية البريطانية عدم الموافقة على أى زيادة في رسوم المرور التي تطالبها الشركة (١) .

تلك صوره محزنة للجشع من جانب طرفي النزاع : الشركة والحكومة

(1) Plummer ( رئيس مجلس التجارة ) to Derby, 5.6.1875, Parl. P. Egypt 2 (1876) No. 148. p. 105.

البريطانية كل منهما يعمل لمصالحته بأنانية شديدة دون النظر لمصلحة تجارة دول العالم. وأن مصر عندما استقرت حقها بتأميم قناة السويس ساهمت في رخاء العالم بتحمين هذا المرفق في سنوات بسيطة فزاد للفاطس من ٣٥ قدما (قبل التأميم) إلى ٣٨ قدما في فبراير ١٩٦٤ د وتم توسيع قطاع القناة من ١٢٠٠ مترا مربعا إلى ١٨٠٠ مترا مربعا. وذلك رغم حاجة مصر إلى العملات الصعبة .

ولم يمكن ماريوس فونتان بلندن أكثر من أسبوع لأن وزارة الخارجية البريطانية رأت أنه يمكن وضع المندوب الفرنسي في اتصال مع السكولونيل ستوكس — العضو البريطاني في مؤتمر الجولة الدولي — إلا أن دي لسبس أحس بالخطر من ترك السياسة الانجليزية تعتقد أنه يرغب في التفاوض معها أو إعطائها أى اشراف على شئون الشركة نفسها بتقديم بيان بقائمة إيرادات ومصروفات شركة قناة السويس . فقد كان دي لسبس يرى أن شركة قناة السويس إنما هي شركة خاصة ، ولا يعترف لأى دولة بالحق في رعاية شئونها الادارية . كذلك خشى من مسألة قيام انجلترا بمناقشة ميزانية المصروفات التى قدمتها الشركة بناء على مشاورات شارل دي لسبس بالاستانة مع هنرى اليوت ، فتسكون إيرادات ومصروفات الشركة تحت اشراف انجلترا وفى هذا تدخل فى شئون ادارة الشركة . وهذا ما يرفضه دي لسبس . لذلك سارع الى استدعاء ماريوس فونتان من لندن فى ١٦ ، ١٧ مايو ١٨٧٥ (١) . وبذلك فشلت بعثة فونتان للندن ، وأخذ دي لسبس يهاجم السياسة الانجليزية بعنف ، ووصفها بأنها لا تتمشى مع مجايد انجلترا العامة فى الحرية واحترام الملكية

الخاصة ، وتنبعها طرقاً دبلوماسية ملتوية (١) . ومن العجيب حقاً أن يعتبر  
دى لسبس شركة قناة السويس ملكية خاصة : « Propriété Privée » ،  
من هذا يتضح أن وزارة الخارجية البريطانية اتخذت موقفاً معارضاً  
لمقترحات دى لسبس ، ووضعت له العراقيل لاحتباطها . فلقد أخبر دربي ليونز أن  
ما تطلبه شركة القناة في مشروعها هذا إنما يعتبر تعديلاً في أصل عقد الامتياز  
المبرم بين الشركة والحدوي اسماعيل . وأن حكومة إنجلترا بعد دراستها  
الواقعية لاقتراح دى لسبس ، واقتراح دوق ديكانز ، لا تستطيع أن تنصح  
حكومة الباب العالي بهذا المشروع . وأن حكومة إنجلترا بتصرفها هذا لا تتم  
عن روح عداء للشركة ، بل هي تقدر تماماً هذا المرفق وأهميته لتجارة وسفن  
بلادها وإنما تعطي أهمية إلى ذلك عن طريق مؤتمر يتكون من كل الدول المعنية  
بأمر القناة وأن من رأى الحكومة عدم بحث أي اقتراح من جانب دى لسبس  
إلا عندما تخضع الشركة وبإخلاص لسلطة الباب العالي :

“Until the company had loyally submitted to the authority  
of the Porte”.

وذلك بتنفيذ قرارات مؤتمر الاستانة الدولي بكل دقة (٢) .

هذا وقد أثار عبارة : « ضرورة خضوع الشركة لسلطة الباب العالي » ، خيبة  
أمل وزارة الخارجية الفرنسية ، ولهذا القرار الذي اتخذته الحكومة الانجليزية .  
وعلى دوق ديكانز بتهمك أثناء حديثه مع لورد ليونز - سفير إنجلترا بباريس -  
على أن مسألة : « ضرورة خضوع الشركة وبإخلاص لسلطة الباب العالي »

---

(1) Ibid.

(2) Derby to Lyons, 12.6.1875. Parl. P. Op. Cit. No. 150  
p. 106.

عن طريق الالتزام وبشدة بتوصيات مؤتمر الخوالة الدولي ، بقوله :  
 « إنه لا يعرف لماذا يجب على دى اسببس أن يقوم بما يسمى ببساطة : « إعلان  
 أفلاطوني للخضوع » a platonic declaration of submission ، فرد عليه  
 لورد ليونز بأن رفض الشركة قبول شهادات السفينة الرسمية وتجاهلها عن  
 طريق قياسها لخوالة السفن بمعرفتها ، فإن شركة قناة السويس بعملها هذا إنما  
 تعارض توصيات مؤتمر الخوالة الدولي بالاستانة أكثر من — « مقاومتها  
 له أفلاطونياً » — (١) بالإضافة إلى أن الشركة ترسل للسلاطن مطالبات دورية  
 مصحوبة باحتجاجها على الخسائر التي تدعى أنها تعانيها . وبهذا المسلك تنكر  
 الشركة سلطة الباب العالي بطريقة ملحوظة ولا أقول بطريقة مهينة ، (٢) .

وهكذا ظهرت هزيمة مشروع دى اسببس واضحة لوزير خارجية فرنسا ،  
 فأساء ذلك ، للعلاقات الدبلوماسية الفرنسية — الانجليزية . خاصة تعليق ديكنز  
 أثناء حديثه مع لورد ليونز على ما يسمى : « بالخضوع الأفلاطوني للسلاطن » ،  
 فقد كان ذلك تحريفاً سيئاً للملاحظة لورد دربي ، وغير لائق — في نظر فنز  
 جيرالد — من رجل سياسى ، ذلك أن دربي استبعد فكرة أى شيء أفلاطوني  
 لوصف طبيعة الخضوع والذي يجب أن يتخذ شكل الالتزام الشديد لتوصيات

---

(1) Lyons to Derby, 19. 6. 1875 Ibid No. 152. p. 112.

« The company opposed more than a "Platonic resistance to the recommendations of the commission. ».

(2) « In a very marked not to say offensive manner »  
 Ibid. p 113.

المؤتمر ، وأن دوق ديكاز كان يرى عدم أهمية أخذ موافقة الحديوي على المشروع (١) .

وقد تآزمت العلاقات الفرنسية — الانجليزية نتيجة اختلاف مواقفها تماماً من اقتراح دى اسبس، ويبدو هذا واضحاً من اشتداد اللمجة الدبلوماسية المتبادلة بين الطرفين . ونجد أن إنجلترا إمعاناً منها في تعقيد الموقف أمام مقترحات دى اسبس ، تخطر سفير فرنسا بلندن بضرورة أخذ موافقة الحديوي أولاً على مقترحات الشركة ، وأن هذه الموافقة تعتبر شرطاً ضرورياً ، ( Sine qua non ) للحكومة انجلترا . ذلك لأنه خلال كافة الانفاقيات بين شركة القناة والحديوي منذ ١٨٥٤ وحتى ١٨٧٥ يخضع حاكم مصر كل هذه العقود الخاصة بالقناة للسلطة العليا المتمثلة في الباب العالي للتصديق عليها . ولأنه بدون تصديقه عليها تصبح غير شرعية . وخلال الفترة من أول يوليو ١٨٧٢ وحتى ٢٩ أبريل ١٨٧٤ ، اعترف كل من الحديوي ودى اسبس بسلطة الباب العالي ، بل واحتكاك اليه وقبله حكمه . وأن الحديوي هو الجانب المباشر للعمل يتصرف بناء على سلطة وسيادة الباب العالي . وعلق دربي على ما ذكره ديكاز من أن المطلوب من دى اسبس إزاء السلطان هو اعلان خضوع افلاطوني : « لأنه من الصعب على حكومة انجلترا إضافة شيء أو التعليق على هذا الكلام . ويمكن ملاحظة أن ما تطلبه حكومة انجلترا ليس اعلاناً بل امتثالاً غلصاً لقرارات السلطان معها عنه بالفعل لا بالقول ، . وأكد دربي للسفير الفرنسي أن حكومة انجلترا لا تعتقد أن هناك أى أساس لمسألة خيبة أمل الحكومة الفرنسية في المشكلة ، ذلك ان حكومة انجلترا من الصعب عليها أن تدعن طويلاً لمطالب دى اسبس ، الذي يواصل

(1) Fitzgerald, Op. Cit. p. 261.

هصيانته الصريح . وعلى الرغم من ذلك فقد تسلمت الحكومة الفرنسية تأكيدات بأنه في حالة خضوع دى لسبس للسلطة فان طلبه يمكن للنظر اليه بانصاف (١) . وبعد أن مرت فترة على شارل دى لسبس بالاستئانة دون أن يصل إلى نتيجة، طلب من الباب العالي أن يسارع بالرد على المقترحات ، لأنه كان شديد القلق للعودة إلى باريس لحضور اجتماع الجمعية للعمومية للمساهمين بشركة قناة السويس . وأصبح وجوده بالاستئانة عديم الجدوى بعد أن أخبره الصدر الأعظم أنه ينتظر رأى الخديوى على مشروع دى لسبس (٢) . ولجأ صفوت باشا كعادته ، للسفير الانجليزى يسأله رأيه بخصوص الطريقة التى يمكن أن يرد بها على رسالة الخديوى والذى يستفسر فيها عن رأى الباب العالي فى الرسوم الإضافية للقناة لمقابلة النفقات الإضافية بناء على طلب دى لسبس . فكان من رأى السفير البريطانى أن يؤكد الباب العالى بأن هناك أساساً حسناً ومناسباً لذلك عن طريق قيام لجنة Commission كما اقترح الخديوى ، وبناء على قرار هذه اللجنة ، فانه يمكن رفع قرارها للحكومات المعنية لإبداء رأيها فيه (٣) .

(1) Derby to Lyons, 2.7.1875. Par. p. Egypt 2 (1876) No. 157 p. 115.

(٢) أرسل الصدر الأعظم رسالة إلى الخديوى بتاريخ ٢٣ يونية ١٨٧٥ يستفسر منه عن رأيه فى مشروع دى لسبس وفى نفس الوقت أقام الصدر الأعظم سفير فرنسا بالأمم المتحدة أن دراسة مشروع دى لسبس حرى بها أن تكون فى مصر لا الاستئانة . راجع رسالتى سفير فرنسا بالامم المتحدة الى وزير خارجية فرنسا فى ٢٣ يونية ، ٧ يوليو ١٨٧٥ : Voisin, Op. Cit. T. 2. p. 275.

(3) Elliot to Derby, 4.7.1875, Parl. p. Ibid, No. 159, p. 116.

عندئذ بدأت تتكشف لدى سيس بواذر فشل مشروعه فأرسل إلى ابنه شارل برفيه من باريس يطلب منه سحب اقتراحه الخاص بتحسين قناة السويس ويخبره بأن الشركة ستمتصر في تحصيل الرسوم بتخفيضاتها الحالية طبقاً للتعريفة المفروضة عليها . وأن الشركة تعترض على مسألة احالة الموضوع والرجوع به إلى مصر ، بل ترغب على العكس من ذلك أن ترتب الأمور بمعرفة الباب العالي بالاستئانة (١) .

إذا كانت بعثة ماريوس فوتنان إلى لندن قد باءت بالفشل ، فإن محادثات شارل دي سيس بالاستئانة لم تكن هي الاخرى بأبعد حظاً من محادثات لندن . فبعد أن مكث شارل بالاستئانة أكثر من ثلاثة أشهر يتفاوض مع الاطراف المعنية أحسن أن انجلترا تستدرجه لاجراء نوع من الاشراف والسيطرة على إدارة شركة القناة عندئذ استدعى شارل لباريس وسحب المشروع (٢) . ورأى دربي أن سحب دي سيس لمشروعه المقدم للباب العالي يؤكد للحكومة الانجليزية رفض دي سيس ، للشرط الضروري ، ' sine qua non ' الخاص بضرورة أخذ موافقة الخديوى أولاً على اقتراحه . عندئذ رأى دربي الفرصة سانحة لمحت الباب العالي لكي يفرض على دي سيس طاعة أوامره :

« to enforce obedience to its authority »

وذلك بأن يرسل الباب العالي ردوده بعدم شرعية الاجراءات التي اتخذتها الشركة . تلك الردود التي كانت قد أرجئت إلى أن يتم بحث اقتراح دي سيس . وأنه قد حان الوقت لايقاف كل الاجراءات الشاذة وغير السليمة التي اتخذتها الشركة ، حتى يعرف دي سيس أن الدول البحرية مصممة على ألا ترى توصيات

(1) Elliot to Derby, 4. 7. 1875, Ibid, No. 165, p. 123.

(2) Bullétin Decadaire No. 130, 28.1875, p. 9.

المؤتمر الدولي للعمولة حبراً على ورق : « become a dead letter » (١) .  
 وفعلًا أرسل الباب العالي إعلان لشركة قناة السويس ، بعد سحبها لمشروعها ، أن  
 جميع احتجاجاتها الخاصة بتحميله الخسائر الناتجة عن تطبيق الرسوم الجديدة  
 وفق قواعد القسطنطينية — هذه الاحتجاجات ليس لها ما يبررها :  
 « null and void » (٢) . ومن العجيب بالنسبة لموقف صفوت باشا أن يخبر  
 هنري اليوت أنه لم يطلع على قرارات مؤتمر الخولة بالقسطنطينية لأنه لم يحضر  
 جلسات مؤتمر الخولة حيث لم يكن آنذاك في الحكم . ولذا فمن الصعب عليه  
 مناقشة هذه الموضوعات مع شارل دي لسبس ، وطلب صفوت باشا المشورة  
 من اليوت الذي عبر في رسالته إلى دربي عن مدى الصعوبة عندئذ في مناقشة  
 الأمر مع صفوت باشا (٣) .

وإذا انتقلنا إلى دراسة موقف الخديوي اسماعيل من مقترحات دي لسبس  
 نجده يتلخص في الآتي :

- ١ - عقد مؤتمر ، وليس بالضرورة أن يكون دولياً .
- ٢ - ضرورة دراسة مشروع دي لسبس بعناية .
- ٣ - ضرورة خفض الشراكة للشروط التي سيصدرها المؤتمر (٤) .

- (1) Derby to Elliot, 5. 8. 1875, Parl. p. Op. Cit. No 167  
pp. 123—124.
- (2) Safwat to Musurus., 21. 7. 1875, Ibid. No. 168; p 124
- (3) Elliot to Derby., 7. 4. 1875, Parl. p. Ibid. No. 116.  
p 87.
- (4) Elliot to Derby; 12. 6. 1875; Parl. p Ibid. No. 153.  
p. 113; cf Parl. p. No. 159, p: 116,



## ٢٨٤

وفي الحقيقة نجد أن هذه النقاط هي نفس اتجاه انجلترا من المشكلة .

أما بالنسبة لوقف الدول الأوروبية من هذه المشكلة ، فنجد أن الحكومة الإيطالية قد أبدت اهتمامها بالمسائل المتعلقة بإيرادات شركة القناة وأرسلت مذكرة بذلك إلى الحكومتين الانجليزية والفرنسية . وعلاق دوق ديكاز على ذلك فقال إن نظام الحسابات الذي تستخدمه شركة قناة السويس ، هو نفس النظام المستخدم في الشركات الكبرى للسكك الحديدية في فرنسا ، وعلى ذلك فإن الحسابات التي تضمها شركة قناة السويس أمام الجمعية العمومية للمساهمين تحتوي على كل المعلومات (١) .

أما حكومة النمسا فقد طلبت من الحكومة الانجليزية لإجبار سلطات شركة القناة لتنفيذ قرارات مؤتمر القسطنطينية (٢) . وأخير وزير خارجية النمسا بويست « Beust »، درى بعدم موافقة النمسا على اقتراح دى لسبس الخاص بزيادة رسوم المرور ، كوسيلة لتحسين القناة (٣) .

كذلك يذكر « بوخانون » Buchanan سفير إنجلترا بالنمسا ، أنه تحدث مع أحد السادة بالنمسا — لم يذكر اسمه أو وظيفته — عن لهم دراية جيدة بمسألة قناة السويس وأنه خرج من هذا الحديث ببعض النتائج والملاحظات :

- (1) Lyons to Derby, 18. 6. 1875, Par P. Egypt 2 ( 1876 )  
No. 152 p 112. Cf, Derby to Lyons. ٢. 7. 1875, Par. p.  
Ibid. No. 157. p. 115.
- (2) Buchanan to Derby, 24. 3. 1875, Par. p. Ibid. No. 100  
p. 74.
- (3) Derby to Buchanan, 31. 5. 1875, P. Ibid. No. 147.  
p. 104.

أنه على الرغم من ازدياد دخل القناة ، نجد أن المجرى الملاحي يقل حمقه ، هذا بالإضافة إلى صعوبة الحصول على معلومات من داخل القناة من الشركة نفسها ،  
ليمكن تطبيق قرار تخفيض الرسم الإضافي .

وأنه من الخطأ أن تكون شركة قناة السويس في يد مؤسسة خاصة ، وأنه أيضاً من الصعب تحويلها إلى « ملكية دولية » : « International Ownership » وأن الحل لذلك هو أن يكون النخديوى ، هو المالك الوحيد للقناة والدول البحرية ، بدلا من أن تقوم بشراء الأسهم الباقية . عليها أن تطمئن حملة الأسهم بعنان نسبة مئوية للأرباح الخاصة بأسهمهم ، وذلك بعد خصم نسبة مئوية لصيانة القناة . وأنه يمكن تسديد متأخرات الفوائد خلال عدة سنوات ، واستقر يوخانون من محدثه مما إذا كانت حكومة النمسا قد تقدمت بهذه المقترحات فرد بالنفى وأقاد بأنها مجرد أفكار (١) .

وبالنسبة لموقف روسيا من مشروع دى لسيبس ، نجد « دوريا » (Doria) سفير إنجلترا بالروسيا ، يبعث برسالة لدرين يوضح فيها رأى الحكومة الروسية فى المشروع موضحاً فيها :

١ — ضرورة عمل دراسات واستفسارات وافية للتأكد من صحة المصروفات التى ذكرتها الشركة لبقاء القناة فى حالة صلاحة للملاحة ، وأنها مطابقة للحقيقة  
تماشيا لآى مطالب إضافية .

٢ — لا تجبذ الحكومة الروسية فكرة عقد مؤتمر دولى لهذا الغرض .

---

(1) Buchanon to Derby, 23. 3. 1875, Parl. p. Egypt 2 (1876)  
No. 100.

## ٢٨٣

٣ — تميل الحكومة الروسية لفكرة تأجيل تخفيض الرسم الإضافي بدلا من فرض رسوم إضافية جديدة .

٤ — بما أن الحكومة الروسية ليست فى وضع تستطيع فيه معرفة ماسوف تتخذه الحكومة العثمانية بهذا الخصوص فإنها لا تستطيع ابداء رأى محدد فى هذا الموضوع (١) .

وفى الوقت الذى دار فيه هذا الصراع الدبلوماسى لم تغفل حكومة إنجلترا عن القيام بدور نشط وفعال لدراسة المسألتين اللتين أثيرتا مع دى لسبس عند مناقشة اقتراحه وهما ؛ مسألة تحسين قناة السويس وإيرادات الشركة . فقامت الحكومة البريطانية بعملية مسح اقناة السويس بعمل جسات لمداخلها لدراسة هماتها وحالتها الفنية (٢) . فكلفت الحكومة البريطانية وزارة البحرية بدراسة عمق القناة وعمل جسات عند مدخل ميناء بورسعيد ، فقامت السفينة البريطانية : Shearwater بهذا العمل (٣) . وقام نائب وزير البحرية البريطانية : Vice admiral ويدعى : درموند (Sir James Drummond) وهو قائد منطقة البحر المتوسط ، بزيارة لمينائى بورسعيد والسويس (٤) فوصل لبورسعيد فى ٢ مارس

(1) Doria to Derby, 22. 6 1875, Par. p Ibid. No. 155.  
p. 114.

(2) Stokes to Derby, 11. 11. 1874, Par P. Egypt. 2 ( 1876 )  
No. 40 p. 30.

(3) Tenterden to admiralty, 6. 11. 1874, Par. P. Ibid No.  
39. p. 30. Cf. Stokes to admiralty, 11. 11. 1874; Par. p.  
Ibid. No. 41.

(4) The Secretary to admiralty, 27. 2. 1875, Par. P. Egypt.  
No. 2 (1876) No. 96. p. 66.

## ٢٨٤

١٨٧٥ حيث رحب الخديوى بزيارته ، وأعد له قطارا خاصا لنقله إلى القاهرة ، وأبدى درموند رغبته في زيارة السويس ومنطقة الطور والبحر الأحمر . فقبلت دعوته وأكرم الخديوى وقادته . وأبدى له رغبته في الحصول على اثنين أو ثلاثة من الضباط البحريين البريطانيين للعمل في مصر . كما نوه الخديوى بأن إدارة الفئارات والمرافق المصرية تحت إدارة الضباط الانجليزى ماكيلوب باشا Mc-Killop ، (١) وأن عمليات تحسين ميناء الاسكندرية تجرى تحت إشرافه . بل إن الخديوى عهد إليه بتكوين شركة لتصدير الملح من البحر الأحمر إلى ممتلكات إنجلترا في الهند . وفي هذا دليل على مدى ثقة الخديوى بالسيد / ماكيلوب ، وأن مشروعه سيجلب دخلا معقولا . واستطاع درموند دراسة حالة القناة عموماً وأرسل تقريره إلى وزارة البحرية (٢) .

(١) تقلد ماكيلوب منصب « مدير مصلحة الموانئ والمناظر المصرية » وقد اشترك ماكيلوب باشا في حملة الصومال الجنوبي (١٨٧٥) . أنظر : عبد المنصف محمود - البحرية المصرية في مائة عام ١٨٦٣ — ١٩٦٣ — ٦٩٧ ( تاريخ البحرية المصرية ) وراجع أيضا : شرقى عطا الله الجبل — سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن ١٩ ص ٢٨٠ . وراجع ( مشكلة رسوم المروء ) .

(٢) يذكر درموند في تقريره أن القناة يعمل بها مرشدون من كل البلاد ويوجد ٤ مرشدين فرنسيين ، ونوه بكرم الضيافة المصرية ، وطلب في تقريره الاهتمام بمسكن القنصل البريطانى ببورسعيد لأنه لا يلقى بمركزة لأنه يقل عن زملائه مظهرا . ولا يتفق مع زيادة حركة السفن البريطانىة في القناة وتزايد مصالحها بالتالى لدى القنصل وأرفق بتقريره كشفا بإيرادات القناة للسفن خلال عامى ٧٣ ، ١٨٧٤ ونوه بارتفاع نسبة السفن البريطانىة . وذكر أن مجموع سكان بورسعيد ٤٠٠ ر ٠٠ نسمة منهم ٦٠٠٠ عربى والباقي من الماطيين ( انجليز ) — يونان — فرنسيين — ايطاليين — نمساويين — المان ومعظمهم من الفئات السفلىة ، وحوادث الحرقاقت والقنن متكررة الحدوث : واجمع :

وربما تكون رحلة نائب وزير البحرية والأبحاث السابقة التي قامت بها السفن البريطانية لدراسة منطقة شمال بورسعيد ، ما هي إلا تمهيد لعملية دراسة عسكرية ميدانية لقناة السويس تمهيداً للوقت الذي يحصل فيه الغزو البحري للقناة .

ولم تقتصر جهود انجلترا على عملية مسح القناة ودراسة مداخلها ، بل كانت تقوم بعملية مراقبة إيرادات شركة قناة السويس ، لأن ذلك كما ذكرت مهم بالنسبة لحماية تخفيض الرسوم الإضافية التي نصت عليها قرارات مؤتمر القسطنطينية وكان ذلك من الموضوعات الهامة التي اهتمت بها الدول البحرية عامة وحكومة انجلترا خاصة .

وقد رفضت سلطات شركة قناة السويس تزويد قناصل الدول ببورسعيد بتفاصيل إيرادات الشركة ، لأن الشركة كانت تعطي تلك البيانات فقط للوكلاء والقناصل العموميين بمعرفة وكيل عام الشركة بالإسكندرية . وكانت الشركة تطبع نشرة يومية للسفن العابرة للقناة وتعرضها ببورصة الاسكندرية Alexandria Bourse وكانت تنشرها الجرائد المحلية . وقد أرسل ستانتون - قنصل بريطانيا في مصر - بتقريره الى وزارة الخارجية أنه ليس هناك داع للتعهد لوكيل شركة قناة السويس بالإسكندرية للحصول على هذه المعلومات ، وأثر الحصول عليها من أعداد جريدة الشركة المثلث شهرية « Bulletin Décadaire » ، وحصل على أعداد هذه الصحيفة بصفة منتظمة الرجوع اليها . واقترح ستانتون على دربي لفت نظر المتدرب العثماني بشركة قناة السويس الى موضوع إيرادات الشركة وأشار الى أن هذا المبعوث العثماني غير موجود بمصر حتى يمكن إثارة هذه المسألة معه والحكومة

Vice-admiral, J. Drummond to admiralty, 16. 3. 1875,

Parl. P. Ibid. No. 103; pp. 76—77.

المصرية ممثلة في مجلس إدارة الشركة بباريس، أما الحكومة التركية فنمثلة (١).  
إلا أن وزارة الخارجية عاقت على تقرير ستانتون بأن المعلومات المأخوذة من  
جريدة الشركة غير كافية لأنها تنشر فقط حمولة الشحنات Tonnage de chargement  
وهي معلومات غير كافية لمعرفة إجمالي الحمولات العابرة للقناة لإجراء عملية تخفيض  
الرسم الإضافي المنوه عنه باتفاقية القسطنطينية ١٨٧٣. والذي يمكن معرفته فقط  
عن طريق الشركة. وأن رفضها لإمداد قناصل الدول بتلك النشرة سيجعل حكوماتها  
عاجزة عن مراقبة تنفيذ عملية تخفيض الرسوم الإضافية. وأن المندوب المصري  
في شركة قناة السويس والمقيم بباريس لا يجدي رقابته طالما أنه يقيم بباريس (٢).  
وقد أثارته الحكومة البريطانية هذا الموضوع مع حكومة النمسا فأخبرتها :  
و برفض شركة قناة السويس لإمداد قناصل الدول ببورسعيد بالنشرة الشهرية  
الموضحة لحولات السفن العابرة للقناة، والمتخذة أساساً لتحصيل رسوم المرور  
وأن هذا الموضوع يهم كل الدول المشتركة في مؤتمر الجزيرة باللاستانة، حتى  
يمكن الاستفادة من تخفيض الرسم الإضافي. وقامت الحكومة البريطانية باخطار  
الحكومة العثمانية بذلك الأمر للفت نظر الشركة الى ذلك (٣). وهذا وقد  
قام ستانتون بتوجيه نظر شريف باشا (٤) بضرورة الحصول على مستندات صحيحة  
لحركة الملاحة بالقناة تحتفظ بها الحكومة المصرية للتأكد من صحة المعلومات

(1) Stanton to Derby, 14.10.1874, pp. Ibid. No. 33, p. 26.

(2) Derby to Stanton. 19.11. 1874, Par. p. Egypt 2 (1876) No. 46. p. 32.

(3) Derby to Beust, 20.11. 1874, Par. P. Ibid. No. 47. p. 32.

(٤) - وزير العدل بالحكومة المصرية -

الخاصة بحركة المرور بالقناة لأهميتها في تخفيض الرسوم الإضافية. ورأى ستانتون أنه من المستحسن التنبيه على قبطان كل سفينة بميناء بورسعيد والسويس بتقديم صورة من شهادة التسجيل لكل سفينة موضحاً بها صافي الخوالة التي اتخذت أساساً لتحصيل الرسوم ، الى سلطات الميناء المصرية. وهذه البيانات تكون مفيدة لعمل مراجعة دقيقة لرسوم المرور التي تنشرها شركة قناة السويس . وبهذه الطريقة يمكن حل المشكلة في نظر ستانتون (١).

ورأى لورد دربي أن يقوم ضباط ميناء بورسعيد بأخذ معلوماتهم مباشرة من السفن أو وكلاء السفن وليس من موظفي شركة القناة . وطلب من ستانتون تقديم بيان إيرادات القناة بصفة دورية (٢).

وفعل استجابة للحكومة المصرية لطلب إنجلترا ، وأرسل شريف باشا الى ستانتون يخبره بأن قباطنة مينائي بورسعيد والسويس ، سيحصلون على بيانات الخوالة للرسمة لكل السفن التي ترغب العبور في القناة . وأن بيانات رسوم المرور التي يحصلون عليها من ربان السفن أو من وكلائهم بالسويس أو بورسعيد سوف يتم نشرها بصفة دورية بمعرفة الحكومة المصرية (٣) . ولم تكنف الحكومة البريطانية بذلك ، بل كلفت « بير سيفال » Perceval - نائب القنصل البريطاني في بورسعيد - بأن يمد حكومته بقائمة بأسماء السفن

(1) Stanton to Derby, 5. 12. 1874. Parl P. Op. cit. No. 63.

(2) Derby to Stanton, 8. 1. 75. op. cit.

(3) Sherif Pasha to Stanton, 22. 2. 1875. Parl. p. Ibid. No. 98 p. 66.

التي عبرت قناة السويس ووجد بيرسيغال صعوبة في الحصول على تلك المعلومات (١) .  
كذلك كلف د مجلس التجارة البريطانى ، ربانة السفن البريطانية بتسجيل أنفسهم  
بالقنصلية البريطانية بمورسعيد لأخذ بيانات حمولة سفنهم ، أما السفن الاجنبية ، وهى  
خارج نطاق سلطة القنصلية البريطانية بمورسعيد فإن بيانات هذه السفن أمكن  
الحصول عليها بالتراضى مع ممثليهم ووكلائهم (٢) .  
ومكثا أحكمت انجلترا الحصار على الشركة لمعرفة إيراداتها بدقة .

اقد رأينا كيف سارع دى اسبس بقطع مباحثات شارل بالاستانة وماريوس  
فرنقان بلندن ، خشية التدخل فى إدارة شركة قناة السويس فى شكل مؤتمر دولى  
على غرار لجنة بحر الدانوب ، وانتظرت الشركة الفرصة للحصول على مطالبها  
بعد تلك الهزيمة . ولكن الظروف تغيرت عندما قامت انجلترا بشراء أسهم مصر  
فى قناة السويس ( ١٨٧٥ ) . فلم يجد دى اسبس بدا من التفاهم مع الحكومة  
الانجليزية عندئذ .

وتم توقيع اتفاقية د ٢١ فبراير ١٨٧٦ ، بين دى اسبس ممثلا للشركة .

(١) تضمنت القائمة أسماء السفن فى الفترة من ٢٩ أبريل ١٨٧٤ ، وهو تاريخ  
ابتداء تطبيق رسوم المرور الجديدة حتى ٣١ ديسمبر سنة ١٨٧٤ ولمشور بها تفاصيل  
حولات وجنسيات هذه السفن ( بالوثائق البريطانية parl.p. من ص ٦٨ — ٧٣ ) .  
هبرت قناة السويس عام ١٨٧٤ ( ١٢٦٤ سفينة ) وترتيب الجنسيات حسب أهميتها :  
انجلترا ٨٩٨ — فرنسا ٨٧ — النمسا ٦١ — هولندا ٥٣ — إيطاليا ٥٧ — المانيا  
٣١ — اسبانيا ٢٧ — تركيا ١٦ — مصر ٨ — النرويج ٨ — روسيا ٣ . راجع :  
— Stanton to Derby, 25.2.1875, par. p. Egypt 2 (1876) No.  
99 p. 67.

2) Cookson to Derby 21.6.1875, parl.  
p. Egypt 2 (1876) No, 160, p, 117;



وسمّاهم عن الحكومة البريطانية والتي أطلق عليها دى لسبس «اتفاقية السلام»  
جاء فيها :

١ — يمان دى لسبس قبوله لقواعد الخوالة المقررة فى مؤتمر القسطنطينية  
الدولى (١٨ ديسمبر ١٨٧٣).

٢ — تخفيض الرسوم الاضافية اعتباراً من سنة ١٨٧٧ بمعدل نصف فرنك  
سنوياً. والخفض الثانى من أول يناير ١٨٧٩ والخفض الثالث من ١٨٨١ والرابع  
١٨٨٢ ، والخامس ١٨٨٣ والسادس ١٨٨٤ .

وبذلك يتلأشى رسم الثلاثة فرنكات الاضافية .

٣ — أن تقوم الشركة بمشاريع تحسين وتمييق القناة .

٤ — أن يسحب دى لسبس الاحتجاجات المقدمة للباب العالى ، والتي كانت  
قد قدرت اجمالاً بخسارة القناة ٥٤٤.٤٨٠ فرنكاً (١) .

هذا وقد ظلت مشكلة إعادة قياس السفن للتأكد من صحة بيانات شهادة  
حمولة السفينة فترة من الوقت . ونالت مزيداً من البحث والدراسة بين كل من  
الكولونيل ستوكس ممثلاً للحكومة البريطانية وفرديناند دى لسبس من الشركة .  
وكان ستوكس يرى أن المؤتمر الدولى للحمولة قد أقر اعتماد شهادات حمولة  
السفينة : Papers are to be believed فرد عليه دى لسبس بقوله : « إن  
المؤتمر لم يمنع مراجعة هذه المستندات » The report does not forbid  
" this verification " . وكان دى لسبس يهدف من مسألة إجراء مراجعة

(١) كان دى لسبس يرسل احتجاجاته للباب العالى شهرياً ويرفق بالاحتجاج كدف  
بقهوة الجسارة التي لحقت بالشركة نتيجة تنفيذ رسوم المرور الجديدة . راجع :  
Voisin, Op. Cit. T: ii, pp: 286, 296, 297.

شهادات حمولة السفينة احتمال وجود غش بالمستندات . فأكد له ستوكس أن الأخطاء التي تكتشفها الشركة في مستندات السفينة ستسارع الحكومة البريطانية بتصحيحها وستعمل جردها لتلافي هذه الأخطاء مستقبلاً وأن ستوكس سيبدل قصارى جهده شخصياً للتوصل إلى إتفاق ينهى الغش Frauds في المستندات (١) . ثم ناد ستوكس لدراسة هذه المشكلة مع شارل دي لابس في باريس خاصة وأن عملية مراجعة شهادات حمولة السفينة بإعادة قياسها يتسبب في تأخيرها ، فأكد له شارل أن هذا العمل ضروري للتحقق من صحة بيانات شهادة الحمولة . وحيث أن حجة شارل كانت قوية . عندئذ أكد له ستوكس أنه سيضع هذا الأمر أمام حكومة إنجلترا وكافة الأطراف المعنية ليجد له حلاً بروح ودية يرضى جميع الأطراف ويزيل كافة للشكاوى من جانب شركة قناة السويس (٢) . واستمر الحال إلى أن تم الاتفاق بين الحكومة البريطانية وشركة قناة السويس في ٥ فبراير ١٨٧٨ . " Accord transactionnel du 5 Février 1878 " . فعمل على حل مشكلة تطبيق قواعد الحمولة وطريقة التثبيت والمراجعة التي تقوم بها الشركة . أولاً أكد من صحة حمولة السفينة . فأصدرت الحكومة البريطانية نموذجاً جديداً لهيئة الحمولة يسهل على مندوبي شركة القناة مراجعة تفاصيل قياس السفينة بسرعة حتى لا تعطل عند عبورها القناة (٣) .

---

(١) راجع بروتوكول الاجتماع الذي عقد بين فرديناند دي لابس وستوكس بالإسكندرية في ٣ فبراير ١٨٧٦ لانتهاء الخلافات بين الدول البحرية وشركة قناة السويس : Parl. P. Egypt No. 9 (1876) Inclosure in No. 13 Stokes to Derby, 23.2.1876, p. 21.  
 (2) Stokes to Derby, Paris, March 7, 1876, Parl. P. Egypt, No. 9. (1876) No. 15.  
 (3) Voisin, Op. Cit. T. ii, pp. 301 - 303.

والمشكلة الثانية هي اعتبار الجنود كركاب على سفن نقل الجنود . ووافق  
الحكومة البريطانية على اعتبارهم ركاباً نظراً لحالة الشركة المالية . ولم تصر  
الحكومة البريطانية على إثارة هذه المشكلة على أساس أن جنود الدول الأخرى  
يعاملون الجنود على أساس أنهم ركاب (١) .

وهكذا نجد أن الصراع الدبلوماسي الذي دار قبل استسلام دي لسبس كان  
صورة واضحة لإزدیاد النفوذ البريطاني وانحسار النفوذ الفرنسي في كل من  
الاستانة والقاهرة . فقد أبدت الدول الأوروبية انجلترا والباب العالي بالنسبة  
لاضرورة عدم تأخير تنفيذ شركة قناة السويس لقرارات المؤتمر الدولي للحمولة  
وأصبحت فرنسا معزولة . ولذلك نجد دوق ديكاو - وزير خارجية فرنسا -  
يخطر دي لسبس بالآتيوقع تأييداً له في مسألة عدم تنفيذ قرارات المؤتمر الدولي .  
وأكد تدخل الحكومة البريطانية أن شركة قناة السويس عرضة لنوع من الإدارة  
الدوائية في الموضوعات الخارجية . ومع ذلك فإن هذه الإدارة لا يترتب عليها  
حرمان الشركة من الحصول على ربح معقول . وبذلك استطاعت الحكومة البريطانية  
عن طريق تصميمها بالتمسك بالعرف أن تقيم جبهة متحدة من الدول ضد فرنسا .  
على أى حال فإن مسألة رسوم المرور لم تؤثر في الجانب الأهم بالنسبة لإنجلترا  
وهو ضمان نفوذها المتفوق والمباشر على إدارة كل من القناة ومصر (٢) .  
وتبدو أهمية مشكلة رسوم المرور أنها حددت الوضع الدولي لقناة السويس بشكل  
واضح . وترتب على الصراع اتفاق عام بين الدول أن هذا الممر الملاحي الصناعي

---

(1) Fitzgerald, Op. Cit., T. 2. pp. 239 - 241.

(2) Marlowe, the making of the Suez Canal. Op. Cit. pp. 290-291,

الضيق الذى يربط بين بحرين مفتوحين قد أصبح موضوع إهتمام دولى . هذا بالإضافة الى أن استخدام القناة أصبح موضوعاً هاماً فى القانون الدولى منذ أن دخلت الدول المختلفة فى مفاوضات مع شركة قناة السويس ، وهذا أعطاها صفة « شبه دولية » *a quasi - international status* (١).

---

(1) Hoskins, *British Routes to India*. p. 458.

## الباب الثالث

مصر تفقد أسهمها وحصتها (١٥٪)

من صافي الأرباح السنوية

في

شركة قناة السويس

( ١٨٧٥ - ١٨٨٠ )



## الفصل الأول

موقف الحكومة الفرنسية من صفقة أسهم مصر  
في شركة قناة السويس

- حالة مصر المالية .
- قصة أسهم مصر في شركة القناة .
- عروض رجال المال الفرنسيين .
- الظروف الدولية وأثرها في الصفقة .
- ( أزمة للعلاقات الفرنسية الألمانية صيف عام ١٨٧٥ وموقف إنجلترا  
والروسيا من الأزمة ) .
- فرنسا تتخلى عن صفقة أسهم القناة .





في الوقت الذي أخذت فيه حالة الشركة المالية في التحسن ، نجد الأزمة المالية في مصر تزداد سوءاً . فلم تكد تمر ست سنوات على افتتاح القناة حتى فقدت مصر مورداً مالياً هاماً هو أسهمها في قناة السويس التي باعها الخديوي اسماعيل لإنجلترا في نهاية عام ١٨٧٥ . وبعد ذلك بخمس سنوات باع الإبن ، توفيق باشا ، حصة مصر في الأرباح السنوية لشركة قناة السويس (١٥٪) لشركة فرنسية ، وبذلك خسرت مصر كل ميزة مادية تربطها بقناة السويس . وبدأت معها مرحلة جديدة من أخطر المراحل في تاريخ مصر وتاريخ القناة .

نالت مسألة بيع الأسهم المزيد من الدراسة والتعليق من الكتاب الأجانب وأثارت العديد من المراسلات الدبلوماسية ، كما نظر اليها المؤرخون الانجليز نظرة إعجاب وفخر وتقدير . وحظيت الصفقة ( ببيع الأسهم ) بأوصاف عديدة : فنجد مؤرخ مثل « هالبرج » — وهو يهودي — (١) وقد نظر بإعجاب لدزرائيل لنجاحه العظيم في إحراز هذه الصفقة . فاعتبرها من جانب دزرائيل بمثابة « ضربة معلم » ، فقد أورد فصلاً في رسالته عن الصفقة بعنوان : « Disraeli's Master Stroke » ، (٢) : « وكان آخر يسميها : نصيب الأسد » . « Lion's Share » ، (٣) وثالث يطلق عليها : « الغزو الإنجليزي لمصر » : « L'invasion anglaise en Egypt » ، (٤) .

---

(٢) « كتابه « قناة السويس » رسالة دكتوراه في تاريخ القناة وأهميتها الدبلوماسية حتى عام ١٩٣١ سنة طبع الكتاب — حصل على الدكتوراه من الولايات المتحدة .  
(2) Hallberg, Op. Cit. p. 230.  
(3) Duff, 100 years of the Suez Canal. London 1969 p. 114.  
(٤) « أورد هذا الوصف شارل ليهاج » وكان يشغل منصب مراقب المالية ورئيس —

وجرى بنا درامته الدوافع التي أدت لقيام اسماعيل ببيع أسهم مصر في شركة قناة السويس . وهذا بالتالي يدفعنا إلى الإشارة لحالة مصر المالية لإبان تلك الفترة . وفي الحقيقة نجد أن الالتزامات التي عانت منها مصر لإبان حكم خلفاء محمد علي ترجع إلى ولعهم بمظاهرة الفرنجة الغربية ، في الوقت الذي كان الشعب المصري يعاني البؤس والفقر الشديد (١) .

بدأ عهد القروض من حكم سعيد باشا ، سواء القروض الأجنبية أم الداخلية . وقد صاحبته قناة السويس هذه القروض منذ بدايتها ، فكانت نذير الارتباكات المالية التي اتخذها الاستثمار الأوربي مسوغا للتدخل المالي فإلزامي ثم العسكري (٢) ، وقد بلغت ديون سعيد باشا - بعد موته - ما يريد على أحد عشر مليوناً من الجنيهات (٣) .

ولما تولى اسماعيل الحكم عام ١٨٦٣ أراد أن يجعل مصر قطعة من أوروبا ، بل ويريد البعض القول بأنه كان يريد أن يجعل من نفسه نابليوناً ثانياً في الشرق (٤)

---

= كاية العلوم السياسية بباريس ، وكتابه عن شراء أسهم القناة من المراجع الهامة عن هذا الموضوع راجع :

Lessage, Charles, L'invasion anglaise en Egypte. L'achat des actions de Suez Paris 1906.

(1) Marlowe, J., The making of Suez Canal Op. Cit. p. 283.

(٢) عبد العزيز الشناوي ، التيارات السياسية وقناة السويس - ١ ص ٣٧١ :  
Marlowe, Op. Cit., p. 280.

(٣) بلنت الهمون ، ١١١٦٠٠ ر. ١١٦٠٠ جنيته ، راجع الياس الأولي ، ٢ ص ٢٥٤ :

والرائي - مصر اسماعيل - ١ ص ٧١ .

(٤) روتشدين ، تيودور - تاريخ المسألة المصرية (١٨٧٥ - ١٩٠٤) ترجمة

عبد الحميد الهادي ومحمد بدوان - لجنة التأليف والترجمة والنشر ١٩٣٦ ، ص ٤ - ٥ ،

وبلغ إسراف الخديوى مداه ، ففي مجال نشاطه الاقتصادى كان يهدف إلى تشوية مصر بزيادة قوته واستغلال ثروة البلاد استغلالاً عصبياً ، ولم يضع فى اعتباره جمل الفلاحين بالخبزات الاقتصادية الحديثة . وحاول إجتذاب رؤوس الاموال الاجنبية بفوائد باهظة ، بالإضافة إلى قيامه بأكثر من مشروع فى وقت واحد (١) ، منجهاً من جديد إلى نظام الاحتكار مقعها الدولة فى مخاطر الإستثمار الإقتصادى دون أن يشرف على هذه المشاريع يختصون بتمتعون بالخبرة والامانة . وكان اسماعيل محباً للهو والترف ولا يحسن إختيار معارفيه بما أى به إلى أن يقع فى أحابيل المنافقين والمنتملقين الذين ملئوا أذنيه بما سيعود عليه أرباح فسهل عليهم سلبه . وتمحلت مشاريعه إلى وسيلة لإبتراز الخزانة العامة التى دبث فيها الفوضى فلجأ إلى الإستئذانة بالشروط التى فرضها عليه المرابون ورجال المصارف ورجال الأعمال (٢) .

وخطورة تلك القروض الاجنبية أنها كانت المدخل للاستعمار وتسلط النفوذ الاجنبى . فالبذركيون تمتعوا بطبيعة الحال بمساندة حكوماتهم بل نجد القناصل يمارسون ضغوطهم الدبلوماسية على الحكومة المصرية للحصول على ضمانات تعوض بها المقرضين عن خرق حقيقى أو غير حقيقى لشروط القروض التى سبق لهم أن أقرضوها . وكان للقناصل تنافسون منافساتهم عندما يكون الامر متعلقاً بإبتذال المصريين ونهبهم عن طريق التهديد ، ويعلق قنصل فرنسا العام على ذلك بقوله :

« عندما يتعاون الفرنسي والبريطاني سوياً فإنهما يستطيعان دائماً إخضاع

(١) الرافعى - مصر اسماعيل ج ٢ ص ٤ - ٢٧ .

(٢) أحمد عبد الرحمن مصطفى ، مصر والمسألة المصرية ص ٢٣ - ٢٤ .

## الحكومة المصرية، (١) .

ولقد أدت مضاربات اسماعيل التجارية والمالية ومغامراته الإفريقية ، ومفاوضاته الباهظة التكاليف مع الاستانة من أجل الحصول على الاستقلال ، إلى سقوطه شيئاً فشيئاً في الديون وفي غخاب الممولين الاوربيين ، ثم سقط في النهاية في غخاب الحكومات الاوربية الامر الذي عجل في عملية التغفل الاستعماري الاوربي في مصر والتي بدأت مع غزو نابليون بونابرت. ولانتهت بالاحتلال البريطاني .

وها هو اسماعيل يعقد العديد من القروض ، ففي عام ١٨٦٤ عقد قرضاً بمبلغ خمسة ملايين جنيهه استرليني ، ثم تلاه بقرض آخر عقده بسبب نزول اسعار القطن نزولاً شديداً بعد الحرب الاهلية الامريكية بمبلغ ٣٥ مليون فرنك . كذلك دفع عشرة ملايين فرنك لشركة قناة السويس لاسترداد نفقاته الوادى . هذا بالإضافة إلى ما أنفقته في تجهيز حملة كريت بالإضافة إلى توسيعه لقصوره وحدائقه (٢) . وفي ١٧ أكتوبر ١٨٦٥ عقد نوبار باشا القرض الاول مع بنك « أوبنهايم ليفيه » بمبلغ ٣٠٠ ٣٧٧ ٣٠٠ جنيهاً إنجليزياً بفائدة ٧ ٪ . وعزل اسماعيل نوبار وعين راغب باشا للمالية . وكان هذا أيضاً ممن ليست له دراية بالمالية ، فازدادت الحالة المالية سوءاً ، فعزل اسماعيل وعين بدلاً منه اسماعيل صديق باشا ، المعروف باسم : « اسماعيل المفتش » وزيراً للمالية (٣) .

(1) Marlowe, Op. Cit. pp. 281-282, Cf. Sabry, M., Op. Cit: pp. 95 - 96.

(٢) الياس الايوبي - عصر اسماعيل - ٢ ص ٢٥٥ - ٢٥٦ .

(٣) اسماعيل المفتش من فلاحى الوجه القبلى وآخر الخديوى اسماعيل بالرضاعة -

راجع المرجع السابق ص ٢٥٦ ، ٢٥٧ ، ٢٦١ ، ٢٦٣ .

وقدم بنك «أوربنهايم» قرضاً آخر بمقداره ٨ مليون جنيه إنجليزي بفائدة قدرها ١٣ ١/٤٪ وذلك في عام ١٨٦٨ . كما استغل اسماعيل باشا فرصة لإحتفالات افتتاح قناة السويس لعقد العديد من القروض (١) :

وهكذا بلغ إشراف اسماعيل مداه فساكنات ديونه في أول الأمر شخصية الصفقة لأن سلطانه كانت مفيدة بشروط تولية مصر ، فلم تكن له قوة تجيز له أن يرتفع دخل الحكومة بأية صورة ، فبلغ إجمالي ديونه عام ١٨٦٨ - ٢٥٥٥ مليون جنيه تراوحت فائدتها الإسمية بين ٧٪ و ١٢٪ ، أما فائدتها الحقيقية فتراوحت بين ١٢٪ و ٢٦٪ ، لذلك حظرت عليه الحكومة العثمانية عقد قروض جديدة (٢) .

واستمسك السلطان بالفرمان الذي أصدره لاسماعيل في ٢٩ نوفمبر ١٨٦٩ بضرورة إشراف الباب العالي على ثمنون مصر المالية ، وعندما عقد اسماعيل قرضاً في عام ١٨٧٠ قيمته سبعة ملايين جنيه بضمان الأراضي الأميرية وبفائدة تزيد على ١٣٪ ، عندئذ كتب الباب العالي للحكومة الإنجليزية من حيث هي الدولة الممثلة لمعظم الدائنين ، يحتاج مقدماً على كل اتفاق مالي يس دخل مصر بالذات ولا يكون قد أقره صاحب الجلالة الشاهانية السلطان ، (٣) . وقد بذل حالي باشا جهده لمنع القروض التي يقترضها الخديوي لأنها سترهن في النهاية دخل مصر وتؤدي إلى السيطرة الأجنبية على إحدى دويلات الامبراطورية العثمانية ، وانتقال السلطة والتفوذ من أيدي وزارة الباب العالي إلى صالونات

- (١) المرجع السابق ص ٢٦٨ ، ٢٦٩ ، ٢٧٣ .
- (٢) روتشتين ، تيودور - تاوينخ المسألة المصرية ص ٥ .
- (٣) نفس المصدر .

بيوتات المال الأوربية الضخمة (١) .

إلا أن نفوذ رجال المال كان راجعاً لدى الحكومة البريطانية فتجاهلت نداء السلطان . وتمكن إسماعيل بالرشوة الضخمة التي نفخ بها الصدر الأعظم أولاً والسلطان ثانياً، أن يحصل على إذن بمقد قروض جديدة ، فصدر في ٢٥ سبتمبر ١٨٧٢ فرمان أجاز السلطان للأخديوى عقد القروض بإسم الحكومة المصرية ودون الحصول من الباب العالي على ترخيص بذلك ، وتأكد ذلك الفرمان الشامل بتاريخ ٩ يونية ١٨٧٢ وبهذا الفرمان تحول دفعة واحدة ما كان قبل ديناً شخصياً على الأخديوى إلى دين على الحكومة (٢) .

وبعد أن حصل إسماعيل على حرية الاقتراض ، وكان وقتئذ (صيف ١٨٧٥) ينوي إرسال حملة الحبشة، فحصل من بنك «أوينهايم» الانجليزي على قرض قدره ٣٢ مليون جنيه عرف باسم «القرض المشتموم» ، بفائدة سنوية ٨ ٪ / ولم يدخل خزائن إسماعيل من هذا القرض سوى ١١٧٥٠٠٠٠٠ جنيه . ويعلق البعض على هذا القرض بقوله : « لم يرو في تاريخ القروض الحكومية صفقة رابحة كهذه بل ولا في تاريخ الزبا والمرايين ، ولم يذكر في تاريخ العالم كله أن شعباً وحكومة سرقا سرقة وقحة كهذه السرقة » (٣) .

(1) Marlowe, the making of Suez Canal, pp. 283, 286.

(2) Cromer, Modern Egypt, Op. Cit. T. i. p. 11; Cf. Kinross, Op. Cit. p. 263.

وراجع أيضاً : محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ١١٨ - ١٢٠ .

(3) Mac Coan, Egypt Under Ismail London. 1899, p.156.

وراجع أيضاً : الياس الأيوبي - عصر إسماعيل ص ٢٠٠ ، ٢٩٨ ، ٣٠٤ ،

وراجع تفاصيل هذا القرض. بتقرير لجنة كيف لعام ١٨٧٦ .

وفي الحقيقة نجد أن الارتباك المالي يرجع أيضا إلى جانب إسراف اسماعيل إلى ارتفاع سعر الفائدة للقروض حتى بلغت ما بين ١٣٪ إلى ٢٦٩٪ في بعض الأحيان . فقد بلغت ديون مصر الثابتة في عام ١٨٧٥ حوالي ٦٨ مليون جنيه لم يدخل خزانها منه سوى ٤٤ مليون جنيه والفرق حصل عليه الدائنون على هيئة سمسة وخلافه . أما ديون مصر السائرة فبلغت ٢٥ مليوناً من المنهيات الانجليزية بخلاف القروض الداخلية وبلغ القسط السنوي للقروض حوالي خمسة ملايين جنيه (اسمليفي<sup>(١)</sup>) . وهذا المبالغ كان أكثر من دخل الحكومة المصرية (٢) .

وقد حاول المؤرخون الألمان أن يسيطروا اللثام عن حقيقة العمليات المالية التي وقعت في عهد اسماعيل فأجمعوا على إدانة الممولين الأجانب والمقامرين الأوروبيين الذين أحاطوا باسماعيل ووضعوا أنفسهم في خدمته والذين تمكنوا من تضليله ، رغم معرفته بشئون المالية العامة (٣) . ويذكر أحد المؤرخين الألمان د كوفمان : Kaufman : « لقد بلغ من جشع رجال الأعمال والممولين الأوروبيين أنهم لما رأوا حاجة اسماعيل إلى عقد القروض لإنعام مشاريعه ، كانوا يستغلون ضعفه المالي بشكل مستبشع ، فكانوا يفرضون عليه شروطا مالية لو جرؤ فرد منهم على استعمالها في أوروبا لكان جزاءه السجن من

(١) روتشتين - ص ٢٠ ، محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان ص ١٤٣ — ١٤٤ ،

وانظر :

Marlowe; Op. Cit. p. 283.

(2) Cromer, Op. Cit. T. 1. p. 11. Cf. Kinross Op. Cit. p. 263.

(٣) السيد رجب حراز ، الأزمة المالية في عهد الخديوي اسماعيل - مجلة كلية آداب

القاهرة . المجلد ٢٧ الجزء ١ ، ٢ مايو وديسمبر ١٩٦٥ - القاهرة ١٩٦٦ ص ٢ .

قضاء المحاكم فيها، (١).

بجانب آخر من أسباب ديون اسماعيل، ظروف علاقاته مع الباب العالي، وما تحملته مصر بسبب إنقضاء قناة السويس والتي قدرها كرومر، بستة عشر مليوناً من الجنيهات (٢). هذا بالإضافة إلى رغبة اسماعيل في توسيع أملاك مصر في أفريقيا، وإرضاء سياسة أوروبا بالرشوة والهدايا. واسماعيل مقامر بطبعه لا يعرف أين يقف بل يتجاذى في تخطيطه إلى أواخر حكمه أملاً في تعويض خسائره ومنها دين المقابلة الذي قام به (١٨٧١) حين أغلقت في وجهه أسواق باريس المالية بعد حرب السبعين (٣).

وقدر لورد كرومر ديون اسماعيل بمبلغ ٩٨ مليون جنيه إنجليزي، منها ١٦ مليون جنيه صرفت فقط على قناة السويس والباقي تم تبديده (٤). بلينا قدر البعض القروض التي حصل عليها الخديوي اسماعيل خلال حكمه نحو ثلاثة مليارات من الفرنكات أي ما يساوي ١٢٠ مليون جنيه تقريباً وأن نصف هذا المبلغ على الأقل بقي في أيدي الممالين وأصحاب البنوك والمضاربين من مختلف الأجناس من كانوا يحيطون بالخديوي اسماعيل على الدوام وهذا الخراب بعينه (٥). أما سماركو فقد أورد جدولاً بالقروض التي حصل عليها اسماعيل حتى عام ١٨٧٣

---

(١) السيد وجب حراز - المرجع السابق ص ٧ .

(2) Cromer, Op. Cit. p. 11.

(٣) أحمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمساءلة المصرية ص ٢٤ - ٢٥؛ وراجع أيضاً السيد وجب حراز - الأزمة المالية في عهد اسماعيل ص ٣٧ - ٣٨ .

(4) Cromer Op. Cit. p. 11.

(٥) واصل الزاوي - مصر اسماعيل ص ٢١ - ٢٢ .



فبلغت أكثر من ٦٨ مليون جنيه، تسلمت الخزانة منها ٢٤ مليون جنيه فقط (١) .  
بينما قدر « ملنر » ديون اسماعيل خلال ١٢ عاما بما يزيد عن ٨٩ مليون جنيهه  
حتى نهاية عام ١٨٧٦ ، وهو رقم — في نظره — هائل إذا ما تذكر أن عدد  
سكان مصر كان يزيد عن ٦ مليون نسمة ويعتمد اقتصادها على الزراعة بشكل  
أساسي . وزادت الضرائب على الأرض حتى بلغت أكثر من ٥٠ ٪ / ولم نجد في  
التاريخ المالي لأي دولة مثل هذا الظلم وذلك الاسراف (٢) .

أما عن الظلم الذي حاق بالشعب المصري عند جباية الضرائب فقد وصفه أحد  
الكتاب بقوله : « لا أستطيع أن أصف لك مدى البؤس الذي حاق بالناس .  
ففي كل يوم ضريبة جديدة ، والآل كل حيوان وجمل وبقرة وشاة وحمار  
وحصان يجب أن يدفع عنها . ولم يكن في مقدور الفلاحين أكل الخبز ، فهم  
يعيشون على وجبات هزيلة : « a barely meal » ، مزوجة بالماء وبعض  
الحضرات . ولقد جعلت الضرائب الحياة صعبة . ولمئات السجون بالناس  
الذين عجزوا عن دفع الضرائب . وهجر الفلاحون قراهم بأعداد كبيرة فراراً  
إلى الصحراء » (٣) .

هذا ولم يدافع عن إسراف اسماعيل سوى « كراييتيه بيير » ، واستند  
في دفاعه إلى تقرير لجنة كيف بأن الأموال قد صرفت على الإدارة

---

(١) نقل ساماركو هذا التقرير عن دار المحفوظات بالقاهرة - القسم العربي دوسيه  
٣٨/٥ ( المالية ) وجميع جدول هذه الفروض في كتاب :

Sammarco, Op. Cit. T. 3. p.341.

(2) Milner, Alfred, England in Egypt. London. 1892. p. 216.

هذا ويذكر دافيد لاندوز أن ديون اسماعيل بلغت ٩١ مليون جنيه عام ١٨٧٦ .  
أنظر دافيد لاندوز ؛ بنوك وباشاوات ص ١١٥ .

(3) Marlowe, Op Cit. p. 283.

الحكومية وماجم كراييتيه كتابات ملنر وكرومر (١) . كما دافع سماركو عن إسراف إسماعيل وحاول أن يقيم الدليل على أنه لم يكن سبب الارتباك الذي حل بمالية الدولة في عهده (٢) . بينما يذكر صبحي وحيدة : « بينما كان محمد علي لا يريد من ألقاب الشرف غير اسمه ولا يصبو إلى منافسة السلطان إلا في سلطته ، كان أبناؤه يريدون أن يكونوا ملوكاً ويتمسكون بمظاهر الملك .. » (٣) .

وعلى أي حال فإنه يمكن تلخيص أسباب الأزمة المالية في عهد إسماعيل إلى الأموال الطائلة التي أنفقت لملافاة السكوارث الطبيعية ( السكواير ١٨٦٥ - نزول أسعار القطن ) وما أنفقته مصر على مشروع قناة السويس ، وارتفاع سعر الفائدة على القروض وطمع الدائنين والممولين ورجال المال . وجب لإسماعيل للظهور والتمتع بملاذات الحياة وسياساته التوسعية في إفريقيا لمدة حدود الدولة المصرية ورغبته في توسيع الإستقلال الداخلي لمصر برشوة السلطان وحاشيته بالأموال والهدايا (٤) .

وأخذت بوادر الأزمة المالية تتفاقم عندما وردت بريقة من الاستانة في مساء

(١) كان كراييتيه يدير يشغل منصب مستشار في المحكمة الاستئنافية المختلطة بالاسكندرية وذلك قبل إلغاء المحاكم المختلطة ، وهو أمريكي الجنسية . راجع كتابه إسماعيل المفتري عليه - ترجمة فؤاد صروف القاهرة - دار النشر الحديث ١٩٣٣ . ص ٥١ - ٥٢ . وراجع أيضا : السيد رجب حراز - الأزمة المالية في عهد إسماعيل ص ٣ .

(2) Sammarco, Op. Cit. p. 341.

(٣) صبحي وحيدة - في أصول المسألة المصرية - القاهرة ١٩٥٠ - ص ١٦٢

(٤) راجع كل من : السيد رجب حراز - الأزمة المالية في عهد إسماعيل ص ١

٥٠ : و

Marlowe, Op. Cit. p. 282.

يوم ٧ أكتوبر ١٨٧٥ إلى بورصة الاسكندرية تفيد بأن الباب العالي سيدفع ابتداء من أول يناير ١٨٧٦ نصف فرائد ديونه نقداً والنصف الثاني سندات على الخزانة بفائدة قدرها ٥ ٪ ، وهذا معناه إفلاس الحكومة التركية ، فأدى ذلك إلى انهيار الأسعار انهياراً سريعاً ومزعجاً . ولما كان وضع مصر العام مرتبطاً بتركيا ، فقد كان رد الفعل قوياً لدى دائني مصر ، فارتفعوا وخشوا أن يقتدى إسماعيل بالسلطان ويعان إفلاسه ، فأدى ذلك إلى هبوط في أسعار الأوراق المصرية وتوقفت الأعمال وبات الجميع يتوقعون في التصفية المقبلة الخراب التام . ولكن الجرائد الانجليزية حاولت تبديد المخاوف بنشر المقالات لطمأنة الرأي العام ، مؤكدة أن النظام الإداري والمالي المصري يختلف كلية عن النظام التركي بالإضافة إلى المشاريع المصرية المفيدة وأثبتت على الخديوى (١) .

واضح من هذا محاولة الصحف طمأنة الرأي العام حتى لا تضار مصالح أصحاب الديون الإنجليز فيصليهم الضرر من جراء نزول أسعار الأسهم والسندات في مصر .

وعندما استنحلت الأزمة المالية ، طالب الخديوى من ستانتون - قنصل بريطانيا في مصر — في ٣٠ أكتوبر ، إيفاد موظفين إنجليز أكفاء ذوي خبرة بالنظم المالية لمعاونة ناظر المالية المصري في سد الخلل الذي يعترف به في هذه النظارة ، وانقضت ثلاثة أسابيع ولم ترد الحكومة البريطانية على هذا الطلب إلا بعد مرور يومين على شرائها لأسهم مصر في قناة السويس (٢) .

(1) Lessage, Op. Cit., p. 19.; Cf., Wilson, Op. Cit. p. 48.

وانظر الياس الأيوبي — ٢٠ ص ٣١١، ٣١٨، ٣١٩ وانظر أيضاً أحمد عبد الرحيم ، مصر وتركيا ص ٢٥ .

(2) Blanchard. J, Egypt under Ismail, London 1879, p. 133. =

أضف إلى ذلك أن خريف عام ١٨٧٥ جاء بإضطرابات سياسية في الإمبراطورية العثمانية، فبالإضافة إلى إعلان تركيا إفلاسها، تحدثت الإضطرابات على الحدود بين تركيا والنمسا وتندلع ثورة البوسنة والهرسك (١)، كل ذلك جعل دزرائيلي يصرخ بأن الأزمة المالية التركية قد تجر الوبال (٢). وقد عبر دزرائيلي عن مخاوفه في هذه المسألة في خطاب بعث به إلى دلاي برادفورد، في ٣ نوفمبر يقول فيه: إن المسألة الشرقية التي خيمت على أوروبا مدى قرن والتي أطالتم الحرب القرن ونصف قرن آخر بدأت تظهر الآن ويبدو أن نصيبي مواجعتها وتسويتها، (٣). كذلك تتمتع آثار تلك الأزمة في الخططاب الذي بعث به دجافارد، القائم بالأعمال الفرنسي في لندن إلى دوق ديكاكز — وزير الخارجية — يذكر فيه أن إعلان إفلاس تركيا واضطرابات الجبل الأسود سنؤدي إلى إثارة المسألة الشرقية من جديد، واحتمال تحول الخطر الروسي من الامتداد شرقا إلى الامتداد في اتجاه الجنوب، وهذا سيكون بمثابة تهديد لخطط المواصلات الانجليزية مع آسيا، وسبب يؤدي بالتالي إلى إثارة العداوة من جديد (٤).

---

وانظر ايضا كل من : دوتشتين، تيردور المسألة المصرية ص ٦ ، ٧، أحمد عبد الرحيم مصطفى — مصر والمسألة المصرية ص ٢٨ .

(١) بدأت ثورة البوسنة والهرسك في اغسطس ١٨٧٥ وكانت احدائها تهم روسيا والنمسا والمجر وبريطانيا .

(٢) الياس الأبوني — عصر اسماعيل - ص ٢ من ٣٢١ .

(3) Disraeli à Lady Bradford, 3. 11. 1875; Lettres intimes. by Disraeli p. 145. Cf., Seaton - Watson, Disraeli, Gladston and the Eastern Question, London 1935, p. 26.

(4) Gavard à Duc Decaz, 19. 11. 1875, D. D. F, 1ère Série T. 2. No. 12.

وهكذا أدت الاضطرابات السياسية والمالية في المنطقة إلى استحكام الأزمة المالية للخديوى ، وبات الموقف في منتهى الحرج عندما تناقشت الاكاسن أن أحد أصدقاء إسماعيل المفتش قد اعترف اثره بأن الخزينة لم يعد فيها من النقود إلا ما يكفي لسد احتياجات البلاد لبضعة أيام فقط وأما بعد . . . فيفعل الله ما يشاء (١). وإقترح البعض أن يفعل الخديوى مثلما فعل السلطان — أى يعلن إفلاسه — فأخذ الخديوى يوازن مزايا وعيوب القيام بمثل هذا العمل (٢).

وكان إسماعيل قد أصدر أوامره لوزير ماليته أن يبذل ما يمكن لضمان سداد استحقاق ديون أول ديسمبر ١٨٧٣ . والدفع المطلوب على الدين السائر لمدة أربع سنوات بقدر المستطاع فأتجه نظر إسماعيل صديق إلى الأسهم الخاصة بقناة السويس . فقام الوزير بمعاونة ( البنك الانجلىزى — المصرى ) وتحت رعاية البنك العقارى الفرنسى بالتفاوض سرأ فى أمر إصدار سندات مالية قيمتها ١٦ مليون جنيه لمدة أربع سنوات بفائدة قدرها ١٥ ٪ . وتكون أسهم قناة السويس ضمانة لسدادها ، على أن تحول تلك السندات فيما بعد إلى قروض بعد سداد قرض ٤ - ١٨ (٣) . وينذكر د شارل ليساج ، أن فرنسياً — لم يذكر اسمه — قد عرض على إسماعيل حلاً كريماً للخروج من الورطة المالية ، وهو أن يقوم ببيع ١٧٧٠٦٤٢ سهماً الخاصة بقناة السويس . وعندها فسكر إسماعيل فى قيمة هذه الأسهم ، وجد أنها عديمة النفع بالمسجلة له شخصياً بعد تنازله عن أرباحها للشركة لمدة ربع قرن ، كما لم تضمن له تلك الأسهم النفوذ فى إدارة الشركة ، لأن حرمان هذه الأسهم من كوفوناتها قد تسبب فى حرمانه حق المشاركة فى

(١) الياس الأيوبى — عصر إسماعيل — ٢ س ٣٢١ .

(2) Lessage, Ch., Op. Cit. p. 22.

(٣) الياس الأيوبى — ٢ س ٣٢٣ .

## الأنصويت في الجمعية العمومية لحلة أسهم القناة (١) .

وسمى بنا أن نتعرف على قصة أسهم مصر في قناة السويس . كيف حصلت عليها وكيف فقدتها . فقد فرضت عليها غراماً وفقدتها عبثاً .

طرح دى أسبس أسهم الشركة للاكتتاب العام في الفترة من ٥ نوفمبر ١٨٥٨ — ٣٠ نوفمبر ١٨٥٨ (٢) وقد إتجه دى أسبس بإدى الأمر إلى مؤسسة مالية يهودية هي « بيت روتشيلد » كي يباشر عمليات الاكتتاب ، فطلب عموله ١٠٪ . ولكن دى أسبس رفض وعول على تعيين مندوبين ومراسلين للشركة في أممات المدن يقولون هذه العملية . وكان دى أسبس يخشى أن تغفل حركة الاكتتاب إذا كان يتوقع عدم إقبال الجمهور في إنجلترا على شراء أسهم الشركة . فقام بدعاية جبارة للمشروع وللشركة (٣) . وكان إقبال الجمهور الفرنسي على شراء أسهم قناة السويس كبيراً فبلغ عدد الأسهم التي إكتتب بها الفرنسيون ٢٠٧١١١ سهماً أى أكثر من نصف مجموع أسهم الشركة (٢٠٥٪) . وبلغ عدد المسكتبةين الفرنسيين ٢١٢٢٦ فرداً (٤) . وقد قرر دى أسبس أن سعيد باشا طلب أن يوقف عمليات إكتتاب الفرنسيين في أسهم الشركة عند هذا الرقم ٢٠٧١١١ سهماً حتى لا يتجاوز إكتتاب الفرنسيين نصف المجموع الكلى لعدد أسهم الشركة كي تحفظ الشركة بطلانها

(1) Lessage, Op. Cit. pp. 22 - 23; Cf. Sabry M. Op. Cit. p. 166.

(٢) عبد العزيز الشناوى — التيارات السياسية التي احاطت بإنشاء قناة السويس  
١ ص ٢٣٠ — ٢٤٨ . وراجع أيضاً :

Lessage, Op. Cit. pp. 23 - 32.

(٣) عبد العزيز الشناوى — التيارات السياسية ص ١ ص ٢٣٧ .

(٤) لمزيد من التفاصيل عن عملية الاكتتاب في أسهم قناة السويس وفشلات السحب

الفرنسي المسكتبة في المشروع راجع كتاب :

العاملى قدر الاستطاعة (١).

وفى مصر أذاعت الحكومة المصرية منشوراً على موظفيها حرضهم فيه على الإكتتاب فى أسهم قناة السويس ولم يستجيب لهذا المنشور سوى عدد قليل من ضباط الجيش المصرى وغيرهم من قطاعات الشعب كنوع من إستغلال المدخرات المالية . وكان سعيد قد عدل على ألا تسكتب الحكومة المصرية فى أكثر من ثلاثين ألف سهم . ولكن دى لسبس خصص لمصر ٦٤ ألف سهم تبلغ قيمتها ٣٣ مليون فرنك قبلها سعيد . وفى نهاية الفترة المحددة للاكتتاب تبقى لدى الشركة ١١٧٠٠٠ ١١٧ سهماً دون بيع وهو عدد يزيد على ربع المجموع الكلى لعدد الأسهم (٢). ورغم ذلك فقد أعلن دى لسبس كذباً على صفحات الجرائد أن جميع الأسهم قد أكتتب بها خلال فترة الاكتتاب وأن الشركة قد استكملت شروط تأسيسها (٣) .

وشكل دى لسبس مجلس إدارة الشركة من ٣٣ عضواً من مختلف جنسيات معظمهم فرنسيين . وعين « كونوراد » « Conorad » مندوباً لوالى مصر فى

---

= De Lesseps, F., Lettres Journal et Documents pour servir à l'histoire du canal du Suez, Paris (1857 - 1858 , T. ii, p. 393., p. 352 - 3.

راجع : الشناوى — قناة السويس والتيارات السياسية ، ص ١٢٢ .

(١) الشناوى — قناة السويس والتيارات السياسية ص ١٢٣ . وعلق الشناوى على ذلك بأنه غير صحيح لأن دى لسبس ما كان ليتردد فى قبول طلبات أخرى من الفرنسيين إذا كان قد لمس مزيداً من إقبالهم على شراء الأسهم من أجل نجاح المشروع ، وامتنعت إنجلترا عن الإكتتاب فى الأسهم وكذلك النمسا والدولة الثمانية .

(2) M. Sabry, L'Empire Egyptien etc Op. Cit., p. 68.

والمراجع السابق ص ٢٤٧ — ص ٢٤٨ .

(٣) الشناوى — المرجع السابق ص ٢٤٩ .

مجلس الإدارة، وهو رجل هولندي كان عضواً في اللجنة العالمية الدولية. وهكذا لم يعين مصري واحد في هذا المجلس (١) وفي ١٥ مايو ١٨٦٠ اجتمعت لأول مرة، في تاريخ الشركة، الجمعية العامة لحالة الأسهم حيث أعلن دى لسبس أمام الجمعية نبأ جانب فيه الحقيقة بجانب تامة، فقد قرر أنه إتفق مع سعيد باشا على أن يشتري الأخير عدداً إضافياً من أسهم الشركة بلغ ١١٣٠٦٤٢ سهماً علاوة على العدد الضخم الذي كان دى لسبس قد خصصه لمصر وبلغ ٦٤ ألف سهم. ويذكر عبد العزيز الشناوى أنه ومن العجيب أن تبلغ دى لسبس المرأة أن يعلن هذه الصفة الجديدة والإضافية مع أنه لم يكن قد حدث اتفاق مسبق من هذا القبيل مع سعيد باشا، بل إن هذا النبأ كان مفاجأة لسعيد باشا (٢). وهذه الأسهم في الأصل كانت مخصصة لبيعها في إنجلترا والنمسا والروسيا والدولة العثمانية وقد إمتنعت هذه الدول ورعاياها عن الإسهام في الإكتتاب (٣).

ورغم محاولة إنجلترا التأثير على سعيد لرفض قبول الأسهم، إلا أن دى لسبس نجح في التأثير على سعيد باشا فقبل شراء الأسهم (٤). وذلك على الرغم من حاله سعيد المالية السيئة (٥). وبذلك أصبح مجموع الأسهم التي تمتلكها الحكومة

(١) المرجع السابق ص ٢٥١.

(٢) المرجع السابق ص ٣٥٨ — ساروع دى لسبس بعد خطابه في الجمعية العمومية وسافر للاسكندرية للتأثير عليه.

(٣) المرجع السابق ص ٣٦٠.

(٤) الشناوى — المرجع السابق ص ٣٦٠ — ٣٦١ (شكى سعيد باشا للفنصل البريطاني بأن الحركة تقل كاهله)، وراجع أيضاً:

— Hallberg, Op. Cit., pp. 183 - 184.

(٥) لا ندر، دافيد، بنوك وباشارات — ترجمة الدكتور عبد العظيم انيس —

دار المعارف ١٩٦٦ ص ٩٥ — ٩٧.



المصرية في شركة قناة السويس ١٧٧٠٦٤٢. سبها من مجموع أسهمها البالغ عددها ٤٠٠٠٠٠ سهم. أى بنسبة ٤٤٪. وقد بلغت القيمة الاسمية للأسهم التي تملكها مصر وقت الاكتتاب ٨٨٠٢١٠٠٠ فرنكا (٢٦٦٠٠٠ فرنك جنيه) وأصبحت مصر ثاني دولة في العالم بعد فرنسا من حيث ملكيتها لعدد الأسهم (١).

وفي ٢٢ أبريل ١٨٦٩ عقدت الحكومة المصرية لإنفاقية مع شركة قناة السويس تنازلت بمقتضاها لشركة القناة عن بعض حقوقها التي خولها إياها عقد الامتياز الثاني مثل حق الإعفاء الجمركي، وتنازلها عن جميع مستشفياتها المقامة في منطقة قناة السويس، وعن المنازل التي تملكها في رأس العش والقنطرة والفردان وعن محجر المسكس ٠٠٠. لا يخ كل هذه التنازلات مقابل مبلغ ٣٠ مليون فرنك تسدها الحكومة المصرية بالتنازل للشركة عن أرباح أسهمها وعددها ١٧٦٠٦٠٢ سهماً (يلاحظ أن عدد الأسهم نقص ١٠٤٠ سهماً) اعتباراً من أول يناير ١٨٧٠ والآخر في يولييه ١٨٩٤، مع احتساب فوائد سنوية مقدارها ١٠٪ من هذا المبلغ. وتسلم الحكومة المصرية إلى الشركة كوبونات الأسهم ويستمر التنازل عن أرباح الأسهم حتى يتم سداد المبلغ وفوائده (٢). وكان من نتيجة ذلك قيام دى لسبس بإستصدار قرار بحرمان مصر من حق التمثيل في الجمعية العمومية لحملات الأسهم طوال فترة فقدها لفوائدها أسهمها، وذلك في جلسة الجمعية العمومية للشركة يوم ٢٤ أغسطس (١٨٧١) (٣). ولجئ لسماعيل على هذا القرار وأرسل

(١) الشناوى - قناة السويس والتجارة السياحية - ١ ص ٣٦١، ص ٣٦٨.

— Fitzgerald, P. Op. Cit., T. i, pp. 323 - 325.

(٢) الشناوى - المرجع السابق، هامش ص ٣٧٧، ٣٧٨، وأنظر أيضاً:

— Lessage, Op. Cit, pp. 25 - 27.

(٣) نشرت جريدة شركة قناة السويس نص قرار الجمعية العمومية للمعهمين بحرمان

نوبار باشا خطاباً في ١٢ أكتوبر ١٨٧١ ، يحتج فيه على هذا القرار (١) . وقد أرسل نوبار مذكرة ثانية للشركة في ١٨٧٢/٦/٢ يعلنها بأن الخديوى يأسف للظلم الشديد في داخل مجالس إدارة الشركة لمصر من حق التصويت في الجمعية العمومية لحلة أسهم قناة السويس وأن هذا العمل فيه ضرر بمصلحة القناة وبالتالي بمصالح مصر (٢) . وخشية أن يتطور الأمر إلى صراع فإن الخديوى وافق على تفويض دى لسبس حق التصويت نيابة عنه عند الاقتراع (٣) .

رأينا كيف أخذ معين المال ينصب بين يدى إسماعيل واضطراره إلى تسديد قسط فوائد ديونه والتي كان سيحل عليها الأجل في الدفع في شهر ديسمبر ١٨٧٥ وأصبحت الحكومة على شفا الإفلاس ، والخزائن خاوية . فبحث في خزائن الحكومة عن مورد من الموارد المالية لم يُرهَن بعد ، فوجد أسهم قناة السويس لم تزل ملكاً خالياً من الرهن . ففكر في الإقراض عدة ملايين بضمانها اسناد قيمة المبالغ المستحقة . وكثرت الأقوال بالنسبة لعرض الاسهم للرهن ؛ هل هي من أفكار إسماعيل أم من وزير ماليته أم من ديرفيو ؟ (٤) .

= أسهم مصر في القناة من حق التصويت في الجمعية العمومية للمساهمين . راجع نص القرار في :

- Bulletin Décadaire, No. 8. Bis, 17 3.1872, p. 2.  
وقد ذكرت أيضاً وثائق البرلمان الانجليزى نص هذا القرار راجع :
- Parl. p. Egypt, No. 6 (1876) No. 16. pp. 46 - 47.  
(١) خطاب من نوبار الى مدير الشركة منشور بالصحيفة الخاصة بالشركة :
- Bulletin Décadaire, Op. Cit., p. 2.  
(2) Ibid. No. 22, 2.8.1872, p. 7.  
(3) Lessage, Op. Cit. pp. 28 - 29.  
(٤) راجع بالتفصيل حياة ديرفيو في كتاب : إفيد لاندوز — بنوك وباشوات — ترجمة  
إلىكتور عبد العظيم أنيس من ٢٨٩ — ٢٩١ .

والرأى الراجح أن الذى بحث الفكرة هو ادوارد ديرفيو ، رجل المال الفرنسى الذى كانت تربطه صلة وثيقة بدى إسبىس ووزير مالية إسماعيل ورجال القصر. وترددت فكرة شراء الاسهم فى أوائل شهر نوفمبر ١٨٧٥ ، وقد تكون تلك الفكرة قد ولدت فى باريس نفسها حيث كان يوجد إدوارد ديرفيو Edward Dervieu ، وهو العليم بحالة مصر المالية . ولقد رأس ولمدة ١٠ سنوات أهم بنك أسسه فى الاسكندرية ١٨٦٣ ، وأخذ يتابع منذ عودته لفرنسا تدهور حالة مصر المالية ، وكان يعرف جيداً شخصية إسماعيل ، فأرسل ديرفيو إلى أخيه بالاسكندرية « أندريه ديرفيو » : « André » ، وهو أيضاً من رجال المال ، يطلب اليه فى الايام الاولى من شهر نوفمبر ١٨٧٥ أن يعرض على الخديوى بيع أسهم مصر فى قناة السويس ، وأنه مستعد إذا قبل الخديوى البيع أن يجد لها المشتري فى باريس (١) .

ويذكر « شارل ليساج » : أن بعض مؤرخى المالية المصرية ذكروا أن الخديوى هو الذى عرض أسهمه على الحكومة الفرنسية ومنهم إدوارد ديو Edward Driault ، فقد ذكر فى مؤلف له بإسم : « المسألة الشرقية » : « لم يجد الباشا من يقرضه المال فتقدم للحكومة الفرنسية أن يبيع لها أسهم قناة السويس وذلك فى ٢٤ مايو ١٨٧٥ » أما « فريسنيه » Freycinet ، فيذكر أن الخديوى عرض أسهمه على الشركة العامة الفرنسية والى تقدمت بالقرض ، ويضيف بأن « دوق ديكاكز » كان يميل للشراء ، ولكن رئيس الوزارة ( Buffet ) كان يعارض ذلك . ويذكر شارل ليساج ، أيضاً أنه قد تحدث فى عام ١٨٩٦ مع مدير شركة قناة السويس M. De Rouville عن مسألة عرض الخديوى أسهمه

على دوق ديكاكز ، فرد مدير الشركة بأن هذا مجرد كلام قد تناقلته الألسن في مكاتب الشركة ومن الصعب حالياً معرفة مصدره (١) .

توجه أندريه ديرفيو للقاهرة بعد أن تلقى من شقيقة إدوارد برقية في ١١ نوفمبر ١٨٧٥ ، تبعت على الأمل في نجاح الصفقة ، ويحدد له فيها شروط الصفقة فقال له : « بعد بضعة أيام من الدراسة ، سنجهد مشتريين لاسهم قناة السويس ، ومن الضروري الحصول على فائدة قدرها ١٢ ٪ . وبضمان ، على سبيل المثال ، إيرادات جمر ك بور سعيد أو بضمان نسبة ١٥ ٪ . الخاصة بأرباح الخديوى في دخل قناة السويس . وأن هذه العملية المالية والسياسية لمجربة لمجموعات رجال المال في باريس ، (٢) وبناء على هذه التعليمات قام أندريه ديرفيو بمقابلة وزير المالية إسماعيل صديق باشا وعرض عليه الفكرة فالتفت قبولاً ؛ لأن إسماعيل المفتش كان يريد تدبير المال اللازم وبأى وسيلة ولو بالتضحية بالاسهم . ثم إقتناده إلى إسماعيل ، الذى استمع باهتمام للعرض الذى قدمه أندريه ديرفيو . والسعر الذى طلبه الخديوى هو ٩٢ مليون فرنك ، والفوائد التى سيدفعها خلال التسعة عشر عاماً لتعويض فوائد الأسهم المتنازل عنها حتى عام ١٨٩٤ ان تكون ١٢ ٪ . كما طلبها ديرفيو وإنما ٨ ٪ . وستكون إيرادات جمر ك بور سعيد ضمانة لهذه النسبة من الفوائد (٣) . وترك الخديوى لديرفيو خيار القبول ( option ) حتى يوم ١٦ نوفمبر ، وسارع أندريه ديرفيو إلى إرسال برقية لانهيه إدوارد بباريس بنتيجة مفاوضاته الأولى ، فسارع إدوارد إلى جماعة من

(1) Lessage, Op. Cit , pp. 235 - 240.

(2) Ibid., pp. 36 - 37.

(3) Ibid., pp. 39 - 39.

الماليين الفرنسيين لإعداد الثمن وإتمام الصفقة . فتوجه الى رئيس مجلس إدارة « الشركة العامة » Société Générale يوم ١٢ نوفمبر وكانت هذه الشركة قلقه بالنسبة لاضطراب المالية المصرية . وكانت هذه الشركة لديها من ١٥ إلى ١٨ مليون « بون » على الجزائر . ولم يتفق إدوارد ديرفيو معهم . ووردت بريقة من القاهرة تخبره أن البنك (الانجليزي - المصري) قدم عرضا للحكومة المصرية بخصوص أسهم قناة السويس، وكان ذلك يعنى المتاعب لخطه إدوارد ديرفيو<sup>(١)</sup>. وكانت هناك عدة بنوك فرنسية ، فى ذلك الوقت ، مرتبطة مع المالية المصرية . ومن بين تلك البنوك بنك «التسليف العقارى» Crédit Foncier وبنك «التسليف الزراعى» : «Crédit Agricole» ، وهى ممثلة فى مصر عن طريق البنك «المصرى - الانجليزي»، والذي بلغ إجمالى المطالبات التى يتولى تحصيلها ١٧ مليون فرنك فى الفترة ما بين عامى ١٨٧٣ - ١٨٧٦ . ومن البنوك الفرنسية الأخرى التى تولت تحصيل المطالبات المصرية بنك «الكريدى ليونيه» «Crédit Lyonnais» والشركة العامة «Société Générale» ، وبلغ إجمالى المطالبات التى تولتها البنوك الفرنسية حوالى نصف مليون فرنك<sup>(٢)</sup> .

توجه ديرفيو بعد ذلك إلى بنك «التسليف العقارى الفرنسى» ، وتقابل مع نائب مدير البنك «سوبيران» «Soubeyran» الذى لم يتردد فى التعبير عن شكوكه لإقراض ديرفيو ، وعندئذ كشف «سوبيران» عن إقتراح يقوم به بنك التسليف العقارى حالياً مفاده تجميد الديون المصرية السائرة . وتحويل هذا الدين من دين قصير الأجل إلى دين طويل الأجل وضرورة الحصول على

(1) Ibid. pp. 40 - 42.

(2) Lessage, Op. Cit. p. 47; Cf. Hallberg, Op. Cit., p. 235.

ضمانات لذلك ، وأن أسهم قناة السويس ستكون من بين تلك الضمانات ، وأشار له بأن الحكومة الفرنسية تساند هذه المفاوضات . وهذا معناه أن البنوك الفرنسية التي تملك حق المطالبات المصرية ترغب في أن يحتفظ الخديوى بأسمه . وطبعاً هذه المقترحات مضادة لمشروع ديرفيو . وأن هذه "فكرة يؤيدها البنك الانجليزى - المصرى . وختم سوبران حديثه بقوله إن الخديوى اسماعيل لن يجد أى عرض مقدم من مجموعات جادة لا في باريس أو القاهرة أو لندن (١) . وهكذا حذر د سوبران ، ديرفيو مغبة عمله ، وحذره من أن "البنك العقارى ، Crédit Foncier سيبدل كل جهده لمنع من الحصول على الأموال اللازمة لشرائه أسهم الخديوى في قناة السويس . وأفهمه بأن وزير المالية فرنسا « Leon - Say » نفسه يؤيد فكرة البنك العقارى (٢) . وغادر د ديرفيو ، بنك التسليف العقارى بعد أن فشلت جهوده مع د سوبران ، وبعد أن تأكد له أن هذا البنك بدلاً من أن يقدم له المساعدة لمشروعه ، أقام له المراقيل لاحتباطه . وانته بهد ذلك إلى « باروت » ( Barrot ) . وكيل الخديوى السياسى في باريس ، كما اتجه أيضاً إلى دى لسبس ، واتفق الجميع على أن شراء الأسهم سيعلق في باريس عنادة غير متوقعة .

وكان الوقت ضيقاً بالنسبة لديرفيو بعد فشله في الحصول على المال اللازم ، لذا رأى أن يحصل من الخديوى على تأجيل المهلة المحددة . ووافق الخديوى على أن يمد المهلة ثلاثة أيام أخرى تنتهى في ١٩ نوفمبر ١٨٧٥ (٣) . وخلال تلك المفاوضات التي كان يحريها إدوارد ديرفيو مع بنوك فرنسا تلقى مساء يوم ١٧ نوفمبر

(1) Lessage, Op. Cit., pp. 47 - 52; Cf Marlowe, Op. Cit., p. 293.

(2) Marlowe, Op. Cit., p. 294.

(3) Lessage, Op. Cit., pp. 52 - 53.

١٨٧٥ برقية من القاهرة تنبئ به بأن الجنرال ستانتون قنصل بريطانيا العام في مصر،  
تقابل مع الخديوى اسماعيل ونوبار باشا واسماعيل صديق المغش وزير المالية،  
ودارت المناقشات بينهم حول مسألة أسهم قناة السويس (١). وبذلك أصبح  
هناك خصم جديد منافس لديرفيو (٢).

توجه ديرفيو مع دى لسبس لمقابلة دوق ديكانز للتأثير عليه وإغرائه بأن عرض  
ديرفيو هو في حقيقة شراه مقنع للأسهم، وذلك في محاولة للحصول فرنسا على أسهم  
الخديوى وإيقاف معارضة بنك التسليف العقارى، للصفقة، لأن هذه المعارضة  
في غير صالح فرنسا. ولكن وزير مالية فرنسا دليون ساء، كان أكثر اهتماما  
بقيام بنك التسليف العقارى، باستيفاء مستحقاته من الديون، لأن لديه كمية  
ضخمة من الأوراق المصرية غير المضمونة. أما ديكانز فكان اهتمامه منصبا على  
التأثير المحتمل لهذه الصفقة على العلاقات الانجليزية - الفرنسية في حالة قيام بنك  
فرنسى بشراء أسهم الخديوى. لذلك نجد ديرفيو أمام معارضة وزير مالية  
فرنسا ووزير خارجيتها يقوم بتقديم اقتراح جديد معدل لاقتراحه السابق،  
يمكن للشركة العامة قبوله حتى ٢٦ نوفمبر ١٨٧٥، وشروطه، أن تتلقى  
الحكومة المصرية قرضا قدره ٨٥ مليوناً من الفريسات بفائدة سنوية ١٨٪/  
وبضمانة كل من أسهم مصر في القناة وأيضاً نسبة الـ ١٥٪ من صافي أرباح الحكومة  
المصرية بشركة القناة (٣). وأنه في حالة عدم الوفاء بالدين خلال ثلاثة أشهر  
تصبح أسهم الخديوى بالإضافة إلى نسبة الـ ١٥٪ ملكاً للمجموعة الفرنسية

(١) راجع في الفصل الثانى من الباب الثالث تفاصيل قصة وصول خير الصفقة

لإنجلترا.

(2) Lessage, Op. Cit. p. 54.

(3) Ibid. p. 57; Cf. Marlowe, Op. Cit. pp 294 - 5.

المقرضة للمال French Syndicate ، وأن يقوم الخديوى بدفع فوائد ١٠٪ بدلا من كوبات الاسهم التي سبق وتنازل عنها للشركة في عام ١٨٦٩ وبضمانة لإيرادات جرك بورسعيد (١) ، وترك لأندريه ديرفيو باسكندرية فرصة عرض هذه المقترحات على الخديوى في موعد أقصاه ٢٦ نوفمبر لآخذ موافقته وتصديقه عليه (٢) . وفشل ديرفيو وأرسل لأخيه بالاسكندرية برقية يخبره فيها بفشل جهوده بباريس وبالاحداث الهامة الهائرة في لندن والقاهرة حول الصفقة (٣) .

وقبل أن تحصل برقية إدوارد لأخيه بالاسكندرية كان أندريه ديرفيو قد عرض المشروع على الخديوى واتفقا على تسوية للقرض واشترط أندريه عدم إتمام الصفقة إلا بعد أن يصدق عليها في باريس (٤) .

ومكذا أدى فشل إدوارد في الحصول على المال ومعارضة ديكاز وايون ساي إلى مرور الوقت ودخول دزيريل في الميدان إلى فشل جهود ديرفيو . وهنا يتبادر للذهن تساؤلات عن موقف الحكومة الفرنسية المتردد من هذه الصفقة .

(١) بعد افتتاح القناة للملاحة في ١٨٦٩ ازدادت الحركة في ميناء بورسعيد ورغبت الحكومة المصرية ان تستولى من شركة القناة على جرك البضائع الواردة الى ميناء بورسعيد والصادرة منه كالتبج في الموانئ المصرية، ولكن شركة قناة السويس ابت عليها ذلك بدون وجه حق وتدخل في النزاع للتوصل الفرنسي وبعد مداوالات اتفقت الحكومة مع الشركة على ان تعطى الحكومة للشركة ٣٠ مايوون فرنك مقابل تنازل الشركة عن جرك بورسعيد للحكومة . راجع: تاريخ البحرية المصرية — مقالة احمد عبد المنصف محمود — مطابع الاهرام

١٩٧٣ - ص ٧٢١

(2) Hallberg, Op. Cit. p. 237; Cf. Marlöwe, Op. Cit. p. 295.

(3) Lessage, Op. Cit., p. 55.

(4) Hallberg, Op. Cit. pp. 236 - 237.



لماذا وقفت الحكومة الفرنسية هذا الموقف ؟ وماهى الدوافع التى حدثت بدوق ديكانز إلى عدم تأييد دى لسبس وديرفيو ورغم حديثهم المغرى Seductive addresses (١) للحصول على أسهم الخديوى . وفى الحقيقة قد يدفعنا ذلك إلى الإشارة لموقف فرنسا الدولى آنذاك .

رأينا كيف سارع دى لسبس وديرفيو لوزير الخارجية الفرنسى - دوق ديكانز - لمؤازرة البنوك الفرنسية للحصول على أسهم الخديوى . ورغبة من ديكانز ، اتحسس موقف انجلترا، نجده يرسل إلى القائم بالأعمال الفرنسى فى لندن د جافارد ، فى ١٩ نوفمبر ١٨٧٥ يطلب منه محاولة معرفة موقف الحكومة البريطانية إزاء محاولة شراء أسهم الخديوى بمعرفة المختصين الفرنسيين ؛ دون الإشارة لمسألة احتمال تقديم قرض (٢) .

وأرسل د جافارد لدوق ديكانز فى ٢٠ نوفمبر سنة ١٨٧٥ يخبره بأنه أثناء حديث جرى بينه وبين د لورد دربي ، عن الازمة المالية التركية والمصرية ، ذكر دربي أن الخديوى اسماعيل يعرض أسهمه فى قناة السويس للرهن فى البنك الانجليزى - المصرى ، فاستفسر منه (جافارد) عن موقفه فى حالة قيام الشركة

(1) Kinross (Lord), Op, Cit. p 267.

(٢) لم تنشر الوثائق الفرنسية أى شئ عن هذه الرسالة التى بثت بها دوق ديكانز إلى جافارد فى ١٩/١١/١٨٧٥ . ولكن - ليساج - بعد دراسة لهذا الموضوع يقول انه بعد موت جافارد ١٨٩٣ عُثر فى أوراقه الخاصة بالمشروعات الهامة التى قابله إبان فترة إقامته ببريس على ملاحظة بهذا الخصوص جاء فيها طلب ديكانز بمعرفة رد فعل الحكومة البريطانية عند معرفته بمشروع الشركة العامة للأسهم راجع :

Lessage, Ch, Op, Cit., pp. 70 - 71, Cf.,

Marlowe, Op. Cit., p 295, Cf. Hallberg, Op. Cit, p 238.

العامه ، بشراء الاسهم أيضا . فأخبره دربي بقوله : « لا أثنى عليك أننى سأجد فى إتمام هذه الصفقة أضرارا جسيمة . وأنت تعلم وجهة نظرى فى شركة قناة السويس . فقد تعرضت الشركة فى سبيل إتمام المشروع لمخاطر كثيرة بما يعود اليها بكل الشرف والفخر ، وإن أجادل فى فضلها وفائدتها للعالم . ولكن كما تعلمون نحن أكثر الدول مصلحة واهتماما بقناة السويس ، لأننا أكثرها إستخداما للقناة . ولذلك فإن المحافظة على هذا الممر أصبح بالنسبة لنا مسألة حيوية وأرى ، وأنا مقتنع تماما ، بأن الوقت سيأتى لشراء حصص المساهمين وإستبدال هذه الشركة بجموعة مالية ، Syndicate أو « إدارة » Administration بمثلها فيها كل الدول البحرية . وعلى أى حال فنحن نبدل قصارى جهدنا لكى لا ندع مشروعا تعتمد عليه مصالحنا ، محتسرا فى أيدي الأجانب . وأن مسألة الضمانة المعتمدة على نفوذ الباب العالى هى الآن غير كافية إذا فقدنا هذا العرض الذى يقدمه الخديوى سنكون كالية تحت رحمة دى اسبس كذلك فإن حملة الاسهم الفرنسيين يملكون ١١٠ مليون فرنك من مائتى مليون فرنك ، وهى كل رأسمال المشروع وفى هذا الكفاية » (١) .

وفى معرض الحديث مع لورد دربي ، سأله جافارد عن القروض الخاص بضمانة الاسهم ، فأجابه بأنه أيضا لا يرغب فى أن يقوم الخديوى برهن أسهمه ، لأن رهنها ، بالنسبة للخديوى ، تعنى عدم استطاعته رد الاسهم وأكد دربي لجافارد ، النتائج السيئة المترتبة على بيع الاسهم لشركة فرنسية ، وأكد رغبته فى تجنب عودة المنافسات القديمة المترتبة على عمل من هذا النوع والتى من المؤكد إنارتها (٢) .

(1) Gavard à Duc Decazes, 20. 11. 1875, D D. F., 1ère Série, T. II, No. 13.

(2) Ibid.

ولم يكن دربي في الحقيقة صريحاً مع جافارد ، لأننا سنرى بعد ذلك ، إلهاك الحكومة البريطانية يوم ١٥ نوفمبر ببحث موضوع شراء أسهم قناة السويس مع الخديوى . وهكذا كان على ديكاكز مراعاة التحذير البريطانى إزاء مفاوضات شراء أسهم الخديوى لأن ذلك سيعرض صداقة فرنسا مع بريطانيا للخطر . وهكذا تمطمت جهود ديرفيو ودى لسبس ومر الوقت ولم يستطع ديرفيو تدبير المسال كما وعد الخديوى . أما اندرية ديرفيو فلم ينتظر حتى يوم ٢٦ نوفمبر — آخر موعد حدده الخديوى له للتصديق على القرض بالشروط الفرنسية السابق ذكرها — لينذكر للخديوى فشله . ومن المحتمل أن يكون قد أخطر الخديوى مبكراً يوم ٢٢ نوفمبر ، ذلك لأن ستانتون قد أرسل في نفس اليوم برقية لحكومته يذكر فيها أن مقترحات رهن الأسهم نظير قرض قد سمحت (١) .

كذلك أرسل بلسيه « M. Pellissier » - وكيل القنصل الفرنسى باسكندرية - إلى دوق ديكاكز يخبره أن معارضة الكولونيل ستانتون كانت سبباً في فشل مفاوضات ديرفيو ، وأن ستانتون طلب بأن تكون مجموعة الرأسماليين الإنجليز لهم الاضلية في هذا العمل (٢) .

كذلك نجد دوق ديكاكز يذكر في رسالته المطولة إلى القائم بالأعمال الفرنسى « بسانت بطرس-بورج » ، « دى لا بولانج » ، « De Laboulange » ، يخبره فيها بنبأ قيام الحكومة البريطانية بشراء الأسهم من الخديوى والخطوات والظروف التى تمت بها الصفقة ، وكيف أن دربي عندما أكد له صحة خبر شراء الأسهم ، لم يكن يتوقع أن تكون الحكومة البريطانية نفسها هى التى عندها

(1) Hallberg, Op. Cit.; Footnote pp. 238 - 9.

(2) M Pellissier à Duc Decazes, Alex, 22 11, 1875, D D. F. Jéres érie, T. ii, No 14.

النية لشراء أسهم القناة الخاصة بالخدوي (١).

وكان لورد دربي قد أخبر « الماركيز دار كورت » — سفير فرنسا بإنجلترا —  
عندما لم يتح دار كورت لدربي أن هذا العمل ( يقصد الصفقة ) كان سيكون له مغزى  
سياسي أقل لو أن شركات أو أفراد قد قامت به أو إذا تم بطريقة غير مباشرة  
من جانب الحكومة البريطانية. فعلم دربي ذلك ، بأن الخديوي كان يعرض بيع  
أسهمه ، ولم يكن يملك القدرة لمنع من ذلك أو تركها تقع في أيدي أخرى معادية ،  
ومن ثم تدخلنا بالشراء لحفظ الحالة الراهنة « Status quo » ( يقصد التوازن  
في إدارة الشركة بين أسهم فرنسا وأسهم الخديوي ) . وكرر له دربي رأيه السابق  
الخاص بالإدارة الدولية في شكل يماثل لجنة الدانوب ، وهو رأى مازال متمسكاً به .  
وعتبر « دار كورت » لدربي عن مخاوفه من عدم تمكن الخديوي دفع مبلغ ٢٠٠  
ألف جنيه سنوياً ( وهي قيمة ٥ / أرباح الأسهم ) فإنه عندئذ ستكون لإنجلترا  
مجرة على إقامة سلطة إنجليزية لها في مصر (٢) .

فطمأنه دربي بأن ما يهم إنجلترا فقط هو ضمان حرية المرور عبر القناة لها ولبقية  
الدول الأخرى ، ولا شيء أكثر من ذلك (٣) .

هذا وعندما سأل أحد القناصل العموميين الخديوي لمعرفة موقف الدول وأيضاً  
الباب العالي من بيع أسهمه لإنجلترا ، رد الخديوي والذي كان يؤيده قنصلا  
إنجلترا وألمانيا بقوله :

(١) Duc D'azes à De Laboulangue, Paris. 27. 1<sup>re</sup>. 75, DD F.,  
1ère série, T. ii, No. 16.

(2) Derby to Lyons, 27.11.1875, Parl. P. Egypt, No. (1876)  
No. 1<sup>re</sup>, pp. 8 - 9.

(3) Ibid,

## ٢٢ -

• لأنه يفضل أن يحمل المسؤولية الشخصية لقرار حاسم بدلاً من الدخول في مخاطرة مفاوضات عامة قد تؤدي إلى صراع أوروبي، (١).

وكان لرفض دوق ديكنز تأييد ديفيو ودي لبس أسباباً هامة تتعلق بالموقف الدولي لفرنسا إبان تلك الفترة . ففي وزارة الخارجية الفرنسية Quai d'Orsay ، حيث سارع إليه دي لبس ليقابل دوق ديكنز ، كان ديكنز قد تسلم منذ خمسة أشهر في صباح يوم ٥ مايو ١٨٧٥ وعلى يد سفير ألمانيا بباريس إنذاراً بالحرب « Un ultimatum de guerre » ، رشيكة الوقوع (٢) ذلك أن العلاقات الفرنسية الألمانية في صيف عام ١٨٧٥ قد تأزمت لأسباب عديدة (٣)؛ منها إعادة فرنسا تنظيم جيشها بعد إقتباس نظام الحرب البروسي، بالإضافة إلى سرعة استعادة فرنسا لنهضتها الاقتصادية ، ورأى إسمارك في هذا وسيلة تهدف إلى تسهيل التعبئة وبالتالي دلالة على إعداد فرنسا للحرب . وتحدثت الصحافة الألمانية عن قرب وقوع الحرب . ووصل مسامع سفير فرنسا أن من مصلحة ألمانيا أن تقوم بحرب وقائية . فأعطى الدوق ديكنز لهذه الحادثة إساءة أو يياً ، حينما طلب التأييد الدبلوماسي من بريطانيا والروسيا (٤) .

وكانت حكومة دزيريلي أكثر ميلاً مما كانت عليه وزارة الاحرار السابقة لإتخاذ موقف يتسم بالشد في السياسة الخارجية . وعبر دزيريلي عن قلقه للملكة فكانت

(1) Duc Decazes à De Laboulaye, Paris, 27.11. 1875, D. D. F. 1ère série. T. 2 No. 16.

(2) Lessage, Op. Cit. p. 61.

(٣) بيرويفرمان ، تاريخ العلاقات الدولية من ٥٣٤ - ٥٣٥

(٤) المرجع السابق من ٥٣٤ - ٥٣٥ .

## ٢٠

يقول لها : إن بسمارك يلعب لعبة بوناپرت للقديم ، (١) . وأفهمت بريطانيا  
الحكومة الألمانية بأنها مدعوة د لتهدة قلق أوروبا ، (٢) . وكان دزيريل واعياً  
بكن هذه الاوضاع ومدركاً للخطر وصمم أن يثبت لبسمارك وأوروبا أن إنجلترا  
يجب أن يحسب لها حساب (٣) .

وكان موقف روسيا بمائلا لبريطانيا وإن كان له دوى أكبر . فذهب القيصر  
بنفسه إلى برلين لتهدة الموقف وذكر لبسمارك للقيصر أن الحادثة الفرنسية -  
الألمانية ، ليس كما يعتقد ذلك ، لأنها قد تضخمّت بطريقة مبالغ فيها ، وأكد  
للقيصر أن ألمانيا لا تفكر في حرب وقائية « Preventive War » (٤) .

وهكذا عارضت كل من روسيا وإنجلترا فكرة الحرب الوقائية الألمانية ضد  
فرنسا . ويعلق تيلور Taylor على إنجاد موقف إنجلترا والروسيا إزاء الأزمة  
الألمانية - الفرنسية بقوله : « أنه الأول مرة منذ أزمة شلزويج ، Sleswig question  
عام ١٨٥٠ تتصرفا سوياً في انسجام . ذلك لأن إنجلترا والروسيا لم يرغبيا في  
رؤية سيادة ألمانيا أو فرنسا على غرب أوروبا ، وإنما كانتا رغبتهما في وجود  
توازن للقوى . وهكذا تناسلت كل من إنجلترا والروسيا في مايو ١٨٧٥ منافستهما  
في آسيا لحماية فرنسا » . (٥)

ولقد عيّرت الحكومة الفرنسية عن تقديرها لموقف إنجلترا ، وطلبت

(1) « Bismarck joue le jeu du vieux Bonaparte ».

Disraeli, Lettres Intimes p. 115.

(٢) رينوفان ، بيبير - تاريخ العلاقات الدولية ص ٣٤ - ٣٥ .

(3) Disraeli, Lettres intimes, Op. Cit. p. 115.

(٤) رينوفان - تاريخ العلاقات الدولية ص ٣٥ .

(5) Taylor, The struggle for mastery in Europe. pp. 225-227.

من القائل بالاعمال الفرنسية بإنجلترا أن ينقل إلى دربي إعرافها بالجميل ؛  
L'expression de toute gratitude (١) وفي نفس الوقت أرسل بسمارك  
لدربي ودزيلي يشكرهما لإهتمام إنجلترا بشئون القارة الأوروبية (٢) .

وفي الحقيقة فإن شكر بسمارك قد حجب شعوراً بالامتناع والضيق  
(Resentment) عند إجراء حساباته بالعوامل المؤدية التي فسدت فيها .  
وعبر بسمارك عن هذا الشعور بالأسى إزاء موقف إنجلترا غير الودى نحوه ،  
ومهاجمة الصحافة البريطانية للألمانيا ويتمجب من تحول إنجلترا فجأة ضد  
ألمانيا (٣) .

وهكذا نجد عودة الميول القديمة بالصدقة بين فرنسا وإنجلترا . ويذكر لورد  
ليونز - سفير بريطانيا بباريس - بأن درزيلي كان يرغب في تشجيع التفاهم  
والثقة من جانب فرنسا نحو إنجلترا . ولكنه كان يخشى في نفس الوقت إثارة  
الحقد لدى بسمارك، وعلى أى حال فقد اعترف الرأي العام داخل بريطانيا وخارجها  
بأن إنجلترا قد عادت وبطريقة ثورية إلى تقاليد سياستها الخارجية قبل جلادستون،  
وعبرت الحكومة الفرنسية عن عرفانها بالجميل (٤) .

وهكذا فإن بلاغة دي لسييس وأفكار ديرقيو الماكرة لم تجد أذناً صاغية عند  
ديكان الذي رأى في حصول فرنسا على أسهم الحديدى سيؤدى إلى أن تصبح الشركة كلها  
فرنسية وهذا سيثير العداء مع بريطانيا التي وقفت مع فرنسا في أزمة مايو ١٨٧٥ كما

(1) Lessage, Op. Cit. p. 65.

(2) Lettres intimes. Op. Cit. p. 117.

(3) Buckle, Op. Cit. T. 5. pp. 424 - 425.

(4) Ibid, pp. 421, 422, 424.

## ١٢٨

لحشى دوق ديكاكز أيضا توزع مركز فرنسا في أوروبا والمانيا لها بالمرصاد. هذا من الناحية الخارجية أما بالنسبة للداخل فقد كان مركز الحكومة موزعاً لانتقام الملكيين على أنفسهم وتمديد الحزب الجمهورى باستمرار. ولقد كان في حاجة شديدة إلى تأييد إنجلترا السياسى وإلى عدم إثارة مشاكل خارجية قد تؤدى بحكم المحافظين في فرنسا ومركزها في أوروبا (١).  
لذلك فلا عجب أن تفتاب ديكاكز المخاوف ويتنخلى عن تأييد دى لاسيس وذيرقيو للحصول على الصفقة لصالح فرنسا.

الصفحة ١٢٨



## الفصل الثاني

أحداث بيع أسهم مصر وحصة أرباحها  
(١٥٪) في شركة قناة السويس

أ - إنجلترا وصنفقة الأسهم .

- دور دزيلي في الحصول على أسهم مصر في شركة قناة السويس .
- تسرب خبر الصنفقة لبريطانيا .
- تحرك الحكومة البريطانية للحصول على الأسهم .
- مشكلة تدبير ثمن الصنفقة .
- توقيع العقد مع روتشيلد ومع الحكومة المصرية .
- عملية نقل الأسهم لانجلترا .

ب - فرنسا وحصة مصر في صافي أرباح الشركة (١٥٪) :

- أحقية مصر في نسبة من أرباح الشركة .
- دور دي لسبس في هذه الصنفقة .
- موقف الحكومة الفرنسية من الأحداث .
- البنك العقاري الفرنسي يحصل على حصة مصر (١٥٪) في أرباح الشركة .



## ١٨٨

يتناول هذا الفصل صورة حويثة في تاريخ مصر الحديث ، وهي نمكة .  
فقدانها لأسهمها في شركة قناة السويس لصالح المملوك من جهة ، وانقضاء  
فرنسا على نصيبها السنوي في صافي أرباح الشركة ( ١٥ ٪ ) من جهة أخرى .  
وبهذا حرمت مصر من كل مزايها مادية في قناة السويس علاوة على حرمانها من حق  
التمثيل بالجمعية العمومية لمساهمي الشركة .

ففي الوقت الذي وقعت فيه الحكومة الفرنسية موقف التردد من صفقة الأسهم  
والإذعان لإنجلترا ، نجد على الجانب الآخر ، إنجلترا المترتبة للفرصة التي ظهرت  
لها وعمات بنشاط محرم . وسنرى في هذا الفصل بداية التحرك الإنجليزي لإزاء  
قناة السويس . فقد اتسم موقفها في الفترة السابقة بالمعارضة وإثارة المشاكل  
للشركة منذ بداية المشروع ؛ والذي سبق أن وصفه بالمستون بأنه مشروع  
وهي ( Bulble Scheme ) ، إلا أنه تحقق على يد دي لسبس — الذي كان  
في نظر الإنجليز — فرنسياً قبل كل شيء . وفرنسا كلها إبتداء من الإمبراطور  
حتى رجل القمار قد نظرت للمشروع بإعتباره سيادة فرنسية دائمة (١) .

إلا أنه صار على إنجلترا أن تراجع حقيقة إتمام القناة ( Le fait accompli ) .  
ويمكن تلخيص المراحل التي مرت بها السياسة الإنجليزية تجاه قناة السويس إلى:  
المرحلة الأولى : وتميزت بالمعارضة الشديدة للمشروع لإحباطه ، ولكنه تم  
رغم هذه المعارضة ، وهي الفترة السابقة لعام ١٨٦٩ .

والمرحلة الثانية : وهي تقبل وجود القناة كشيء حتمي ، Inevitable .  
وإستغرقت هذه الفترة خمس سنوات ( ١٨٧٠ — ١٨٧٤ ) . وقد تناولتها

(1) . De Lesseps était français et la France, de l'Empereur  
jusqu' à l'homme de la rue. Sammarco. Op. Cit T 3.  
p. 344.

بالقراءة في البابين الأول والثاني . وتميزت بوقوف إنجلترا بالمرصاد لدى لبس وشركته مما أدى إلى الأزمات المالية والسياسية للشركة ، وتعرضها في سنواتها الأولى للأفلاس والتضيق وتفكير دى لبس في نقل ملكيتها . كما ذكرت - وعلى الرغم من ذلك لم تنتهز حكومة الأحرار ، بزعامه جلاد ستون ، هذه الفرصة التي سعت لها بل اتخذت موقفاً سلبياً . ولجأت إلى إجراء تسكين دولي ضد دى لبس والحكومة الفرنسية إبان مؤتمر الحولة الدولي بالاستانة . والمرحلة الثالثة : وهي محاولة السيطرة على إداره قناة السويس بشراء ذريل الأسهم ( في نوفمبر ١٨٧٥ ) .

تغير الوضع بجميء حكومة المحافظين - بزعامه ذريل - للحكم عام ( ١٨٧٤ - ١٨٨٠ ) فقد إفتتح عصر السياسة الامبريالية التي كان هدفها خلق إمبراطورية بريطانية بحرية . وكان ذريل يحب « الضربات المثيرة الدهشة » مثل شراء أسهم قناة السويس وضم جزيرة قبرص وجزيرة كابل (١) ، بخلاف جلاد ستون المعروف بكرهه الشديدة للتوسع الإستهعاري وما يتشعب عنه من مشاكل ويرى فيه إرهاباً للأمة الانجليزية وإضراراً بمصالح إنجلترا الحقيقية وسفكاً للدم الانجليزي بلا داعي . فقد كان جلاد ستون من أنصار انجلترا الصغيرة : « Little England » (٢) وسنجد في الصفحات المقبلة ، كيف انتقد جلاد ستون بشده - في مجلس العموم البريطاني - موقف ذريل فيما يتعلق بسياسة ازاء الاستحواذ على نصيب الحديوى في أسهم قناة السويس .

(1) Edmond Hippeau, Histoire Diplomatique de la troisieme Republique (1870-1899 p 493

(2) Seaton-Watson, Disraeli Gladston and the Eastern question London 1935, p. 130.

ومكثا بمجيء دزيريلي (١) بدأت مرحلة جديدة بالنسبة لموقف المحافظين  
تجاه قناة السويس . وعليها أن تلقى بعض الضوء على شخصية دزيريلي لتوضيح  
طبيعة هذه المرحلة في تاريخ القناة .

قام دزيريلي في شبابه برحلة إلى الشرق في عام ١٨٣١ زار خلالها تركيا والقسم  
وسافر منها إلى مصر وتنقل من رشيد حتى الشلال ، وبهره جماله وحضارتها  
الزعرونية التي تدل على مجدها القديم (٢) . وكان دزيريلي ينادى منذ عام ١٨٧٢  
باعتبار بريطانيا دولة إمبريالية وضرورة زيادة قوتها في هذا المجال . وظهر  
دور بريطانيا — كما رأينا — في الشؤون الأوروبية صيف عام ١٨٧٥ .  
وكان لموقف بريطانيا من الحرب الفرنسية — الألمانية وسماحها الروسية بتعطيم  
حياد البحر الأسود الذي نصت عليه معاهدة باريس أثره على نفوذها وميبتها .  
هذا في الوقت الذي كانت ألمانيا، بزعامه بسمارك، قد سيطرت على المجال الأوربي  
بالإضافة إلى تهديد روسيا للإمبراطورية العثمانية في الشرق الأدنى وفي الجناح  
الآسيوي . ولكن نلاحظ أنه في الوقت الذي أخذ فيه النفوذ الروسي  
يمتد وبزوداد سنة بعد سنة أخرى ، إزدادت مصالح إنجلترا

(١) وفد دزيريلي إلى لندن عام ١٧٤٨ وهو يهودي إيطالي يدعى « بينامين  
إسرائيل » أو دزيريلي . وأنجب إسحق دزيريلي ، ثم أنجب إسحق دزيريلي ولدا أسماه  
باسم جده « بينامين » وعندما بلغ بينامين الثالثة عشر من عمره عمده أبوه وبذلك تحول  
إلى المسيحية لأن والده رأى أن من صالح أولاده أن يتبوا دين المالبة من الإنجليز حتى  
لا يجدوا الأعمال مغلقة أمامهم . فليهود . مثل الكاثوليك كانوا يحرمون من الحقوق  
المدنية ، واجم حياة دزيريلي في :

André Maurois, La vie de Disraeli. Buenos Aires 1943. pp.

14-24; Wilfrid Meynell, the man Disraeli. London. 1927.

(2) Buckle, Op. Cit. Vol. 1 p. 173 - 179.

المباشرة مع الهند وممتلكاتها في استراليا ، وأصبحت بعد التوسع الروسي أقل أمناً ،

وكان عام ١٨٦٩ بمثابة ثورة في المواصلات البحرية بإنتتاح قناة السويس بالنسبة للطريق بين إنجلترا ومستعمراتها في الشرق . وعارض دزيريل في بادئ الامر مشروع قناة السويس معتقداً صعوبة تنفيذه من الناحية الهندسية (١) . كإرفض جلاد ستون، الذي رأس الوزارة البريطانية خلال الثورات الخمس الأولى لإفتتاح القناة ورغم الفرض الجديدة ، لإجراء أى خطوات لتعديل هذا الوضع الذي لا يتفق والمصالح البريطانية في هذا الممر الملاحي الجديد .

حدث هذا في نفس الوقت الذي كانت روسيا فيه تضغط على كل من أوروبا وآسيا . في أوروبا لاستعادة قوتها في البحر الاسود وبدأت نشر دعوتها السلافية معضدة بحركة الجامعة السلافية و Pan - Slavonic ، الخطيرة بالنسبة للدولة العثمانية . كما أخذت روسيا تتوسع في حدودها بإتباع سياسة الضم في آسيا (٢) . وكان على دزيريل أن يواجه مشكلة روسيا وأفغانستان والهند . ويذكر مؤرخ حياة دزيريل - د بـكل ( Buckle ) : د من حسن حظ بريطانيا وجود دزيريل في الحكم في الوقت الذي مهدت فيه الامبراطورية في آسيا وتعرض الطريق الرئيسي للمواصلات للخطر . ودزيريل له أصل شرقي وخياله ونظريته الشاملة قد صيغتها لإتباعيات حياته الأولى ورحلاته في الشرق بالإضافة إلى أنه لعب دوراً هاماً في الخمسينات . وكان إحساس وقلق دزيريل الشخصي بالمشكلة مؤكداً . واعتمد على صديقيه في الوزارة وهما دوبي ( وزير خارجيته ) ، وساليسبورى ( وزير الهند ) . وفي الأيام الأولى للوزارة يقوم دزيريل بعمل

(1) Ibid., Vol. 5, p. 61.

(2) Ibid, p. 408.

الترتيبات اللازمة للعمل المشترك مهمتها لتسابعة التوغل الرومى فى أواسط آسيا بحذر بالغ واهتمام شديد (١) .

لم تكن فقط مشكلة آسيا الوسطى التى واجهت دزيرلى فى بداية حكمه ولكن كانت هناك أيضاً مشكلة أخرى هامة هى مشكلة قناة السويس .

فى الأيام الأولى من حكمه (٢) واجه المشاكل "هديدة التى آثارها دى لسبس مثل مسألة رسوم المرور وممراته مع الشركات المسلحة ورفضه تنفيذ قرارات المؤتمر الدولى للحمولة ، وضغط الشركات الملاحية على الحكومة البريطانية ، حتى أن أحد ملاك السفن طأب الحكومة باتخاذ موقف حازم وعدم اتباع سياسة ضعيفة كسياسة حكومة الاحرار السابقة كما سبق الإشارة لذلك من قبل (٣) . فقد سلك موظفى شركة قناة السويس مسلكاً متفطراً ، ونقضوا بشكل صريح قرارات مؤتمر الحمولة الدولى . وبناء على تلك الظروف كازم الطبعى على سياسة انجلترا أن يضعوا فى اعتبارهم احتمال حصولهم على القناة أو بناء قناة ثانية (٤) . ولذلك نجد دزيرلى يعبر عن إحساسه بالضيق نتيجة للمشاكل التى آثارها له دى لسبس وذلك فى خطاب شفهى بعث به إلى "لادى برادفورد" يعبر لها فيه عن ضجره الشديد من دى لسبس . فقد وصلتته (أى دزيرلى) ثمان برقيات من مختلف أنحاء العالم عن موضوع قناة السويس وأن دى لسبس لو أصر على موقفه ، فإن ذلك سيكون بمثابة ثورة عارمة كالطوفان ، (٥) .

(1) Ibid. pp. 409 - 410.

(٢) تولى دزيرلى الحكم فى أول فبراير ١٨٧٤ .

(٣) راجع الفصل الثالث من الباب الثانى .

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 230.

(5) Disraeli à lady Bradford, 25. 4. 1874, Lettres intimes. Op. Cit. p. 39.

أذلك نجد دزيريلي ينشط للعمل في بداية حكمه ، ليس عن طريق القنوات  
الدبلوماسية ، ولكن بطرقه الخاصة التي نفذها من قبل إبان حكمته ( ١٨٥٨ —  
١٨٥٩ ) . فيطلب من البارون ليونيل روتشيلد « Lionel Rotschild »  
أن يقدم عرضاً لدى أسبس اشراء القناة (١) . وقد حاول روتشيلد خلال عام  
١٨٧٤ وحتى صيف ١٨٧٥ شراء أسبس الخديوي اسماعيل ولكنه لم يوفى (٢) .  
وقد يكون رفض دي أسبس من أسبس فرمسي وطني عاد للظهور بعد  
كارثة حرب ١٨٧٠ ، فحسم على عدم الخضوع لأي ضغط لكي تنازل فرنسا  
عن حقوقها في القناة التي كان دي أسبس يرى أنها فرنسية . فأنغمس في صراع  
مع الحكومة البريطانية وملاك السفن في موضوع رسوم المرور ولم يكن مستعداً  
عندئذ لتجديد عروضة السابقة (٣) .

وأحسن دزيريلي بخيبة الأمل وظل يترقب الفرصة وكان عليل اتصال مستمر  
بإثاقين على القناة . وفي أكثر من مناسبة ( ١٨٧٦ ) ذكر دزيريلي في مجلس  
العموم البريطاني : « أن دي أسبس حضر هنا بنف . ودخل في مناقشات معنا مثلاً  
فعل مع أسلافنا ولكن لم تكن هناك وسائل ممكنة للاتفاق تكون مرضية  
للملاك » (٤) .

وإذا بحثنا الدوافع التي حدثت بالحكومة البريطانية لشراء الأسهم ، فهي  
أولاً وقبل كل شيء تتمثل في إحسانها بأنها أكبر دولة بحرية في العالم ، وهي

(١) راجع الفصل الأول من الباب الثاني .

(2) Hallberg, Op. Cit. p. 223; Cf. Buckle, Op. Cit. Vol. 5.

p. 413. Kinross, Op. Cit. p. 264.

(3) Buckle, Op. Cit. Vol. 5, p. 413.

(4) Ibid,



المتحكم في تجارة الهند والشرق الأقصى . وسبقها تمثل الذسبة العظمى للسفن العابرة في القناة . وهى تريد أن يكون لها صوت مسموع فى إدارة القناة . ولم يكن الصراع من أجل تحديد الحولة ورسوم المرور بعيد عن الاذهان ، وكان من مصلحة ملاك السفن والتجارة البريطانية أن تكون رسوم المرور فى قناة السويس منخفضة لأقصى حد ممكن ، وكانت إنجلترا تتوقع المعارضة الشديدة — فى حالة حصولها على الاسهم — من الدول ولاسيما فرنسا . فهى تملك نصف الاسهم ، والحصول على النصف الآخر يعرض الانجليز للأصطدام بفرنسا وكان على لإنجلترا أن تمنع الفرنسيين من الحصول على بقية أسهم القناة ، وفى هذه الحالة ستساند الحكومة الفرنسية الشركة فى صراعها ضد ملاك السفن . وبذلك لن يكون هناك نهاية لهذا الصراع . ولذا كان منع فرنسا من الحصول على الاسهم هو هدف دزيرلى كذلك كان دزيرلى يهدف إلى وضع حد للصراع بين ملاك السفن البريطانية وشركة قناة السويس (١) .

وهكذا كانت الدوائر البريطانية معهده لاقبول فكرة شراء أسهم القناة حتى قبل أن يصل خبر عرض الخديوى اسماعيل أسهمه فى القناة الرهن أو البيع لبنوك فرنسا إلى سماع دربي (٢) .

وربما يكون وصول نبأ مسألة صفقة الاسهم لسمع دربي قد تم عن طريقين :  
الاول عن طريق الصحفى البريطانى فردريك جرينوود Fredrick Greenwood محرر جريدة Pall Mall Gazette الذى كان يتناول طعام العشاء يوم ١٤ نوفمبر ١٨٧٥ مع أحد رجال المال الذين يعرفون حالة مصر المالية جيداً وهو د. هنرى

(1) Hallberg, Op. Cit. pp. 245 - 6.

(2) Ibid., pp. 233 - 234.

أوبنهايم ، فلم منه أن الخديوى يريد رهن أسهمه فى شركة قناة السويس لحاجته إلى المال . وعلى ما يبدو فإن هنرى أوبنهايم كان مهتماً بمناوضات « بنك الأسكليف العقارى » و « البنك الانجائزى المصرى » ولا بد أن أوبنهايم قد عرف بقيام ديرفيو بشرائه الاسهم عن طريق « سوبيران » الذى كان قد تمحدث مع ديرفيو بهذا الشأن كما ذكرناه . وكان أوبنهايم يعتقد أنه عندما ينقل فريدريك جرينوود الخبر للحكومة البريطانية فإنها ( أى الحكومة ) ستكون مهتمة هى الاخرى بإحباط خطط ديرفيو . ومن المحتمل أن أوبنهايم لم يقدر رد الفعل من جانب الحكومة البريطانية معتمداً على موقفها السابق من مسألة شراء القناة (١) .

والطريق الثانى هو بيت روتشيلد بانجلترا . فبرى « بوكلى » أنه من المحتمل أن يكون درزبلى قد علم بنجأ مقاضات بيع الاسهم من جانب آخر ، ذلك أن البارون ليونيل روتشيلد صديق درزبلى ، حيث تعود الأخير أن يتناول معه طعام العشاء مساء كل يوم أحد ، وكان روتشيلد على علم تام بالمسائل المالية الدولية (٢) وكانت مكانب روتشيلد ملاذاً لدرزبلى عندما أثير موضوع شراء القناة ، وكان روتشيلد ~~ك~~ درزبلى نفسه فى إنتظار الفرصة . وربما استطاع روتشيلد الحصول على أخبار مبكرة ، إما من باريس أو القاهرة بما كان يدور فى هذا الصدد (٣) .

ولكن مؤرخ حياة بيت دآل روتشيلد ، يذكر أن أوبنهايم أخبر كلامن جرينوود

(1) Lessage, Op. Cit, pp. 83—98; Cf. Sabry. M. Op. Cit. pp. 161—162; Maurois André, Op. Cit. pp. 277—278; Marlowe, Op. Cit. pp. 296—297.

(2) Kinross (Lord), Op. Cit. p. 264.

(3) Buckle, Op. Cit. T. 5 440.

وروشيلد بالخبر (١) ، ولكن القصة الأولى هي الشائعة ، والتي تردد ذكرها في كثير من المراجع الأوروبية والتي تقول أن جرينوود هو ناقل الخبر .

وأى جرينوود أن من صالح إنجلترا الحصول على نصيب الخديوى لأن القناة هي طريق الهند، فسارع صباح اليوم التالى ١٥ نوفمبر ١٨٧٥ بإبلاغ الخبر للمورد دري (٢) .

وسارع المورد دري بإرسال البرقية التالية للجنرال ستانتون (٣) : ، علمت، حكومة جلالة الملكة أن مجموعة من رجال المال الفرنسيين تعرض على الخديوى اسماعيل شراء نصيبه من أسهم قناة السويس ، وأن المشاكل المالية الصعبة التى يواجهها الخديوى تجعل من الصعب عليه الرضى . ولهذا نطلب منكم تأييد صحة هذه المعلومات من عدمها . ، (٤)

وعلى الفور سارع دستانتون ، بعمل الاستخبارات اللازمة وتقابل مع نوبار باشا ( وزير الخارجية المصرى ) الذى أخبره بالعرض الذى قدمته الشركة العامة Société Générale ، والبنك الانجليزى - المصرى فأعرب دستانتون عن دهشته ،

(1) Comte Corti, La maison Rothschild. L'apogée 1830—1871 et les temps nouveaux. Traduction française par Pierre Raffegau. Paris 1930. p. 433.

(2) Buckle. Op. Cit, Vos. p. 440; Cf. André Maurois, Op. Cit. pp. 277—8.

(٣) ماجور جنرال ستانتون - قنصل بريطانيا العام فى مصر - ويصفه أحد الكتّاب

المصريين بأنه من أخلص جنود إنجلترا فى الخارج - وراجع :

Lord Kinross, Op. Cit , p. 266.

(4) Derby to Stanton, 15.11, 1875, Parl. p. Egypt No. 1 (1876) No. 1

لهذا الموضوع الهام ، وأفهمه بأن الحكومة البريطانية لا تستطيع أن تنظر بعين  
إعتناء لمسألة تحويل ملكية أسهم الخديوى فى شركة قناة السويس إلى يد شركة  
أجنبية. وأفهم ستانتون نوبار بأن الخديوى سينتقى من إنجلترا أحسن العروض  
بالمقارنة مع أى عرض آخر قد تقدم به الشركات الأخرى - إلا أن نوبار أخبره  
بأن الخديوى لا يحبذ مسألة بيع الأسهم على الرغم من حاجته الماسة للمال ،  
لمبالغ يتراوح بين ثلاثة أو أربعة ملايين جنيهه استرلينى ، وأنه نظرا لحاجته للمال  
فقد يقبل عرض البنك « الانجايلى - المصرى » .

عندئذ طلب منه « ستانتون » أن يقابل وزير المالية المصرى فوراً لتأجيل  
المفاوضات — الماثرة بين الخديوى وبيوت المال الفرنسية — حتى يتصل  
بحكومته . وتقابل ستانتون مع وزير المالية والخديوى . وأخبرهما بأن مسألة  
بيع أسهم قناة السويس تهم بدرجة كبيرة حكومة جلالة الملكة نظرا لأهمية قناة  
السويس لإنجلترا ، فأخبره الخديوى بأنه لم يفكر جدياً فى العرض الخاص ببيع  
أسهمه ، وعندما سأل ستانتون عما إذا كان هناك عرضاً من جانب حكومته، طلب  
منه ستانتون تأجيل المفاوضات مع البنوك المذكورة فوراً فى الخديوى على تأجيل  
المفاوضات حتى مساء يوم الثلاثاء ١٨ نوفمبر. وكان الخديوى قد أخبر ستانتون  
بأنه فى حالة قيامه ببيع أسهمه فإنه فى هذه الحالة سيفضل أن تكون فى أيدي حكومة  
جلالة الملكة ، بدلاً من أى طرف آخر (١).

فى نفس الوقت تلقى ستانتون يوم ١٧ نوفمبر برقية من لورد دربي يخبره فيها -  
بضرورة عدم وقوع أسهم الخديوى فى أيدي أجنبية ، وطلب منه سرعة تأجيل  
المفاوضات الدائرة بين الحكومة المصرية والبنوك الفرنسية ، وإستعداد الحكومة

---

(1) Stanton to Derby, 18.11.1875. Parl. p. Ibid. No. 2,  
pp. 1—2.

البريطانية لشراء هذه الأسهم بشروط مقبولة (١) .

واجتمع مجلس الوزراء البريطاني في ١٧ نوفمبر ١٨٧٥ لبحث موضوع الأسهم (٢) ولم يضح من تقارير درزيلي المرسلة إلى المملكة ومن خطاباتاته الخصوصية ، أن هذه المبادرة وتلك الإطلاقة الجديدة : *a very new departure* ، كانت من جانبه ، على الرغم من معارضة أعضاء الوزارة ذوى النفوذ المؤثر لهذا الاجراء الجديد ومنهم دربي (٣) . فقد كان دربي يادى الأمر تنتابه الشكوك من الصفة ، إذ كان يخشى نتائجها السيئة ، سواء المالية أو تأثيرها على العلاقات مع فرنسا والباب العالي (٤) . وتبدو وجهة نظر دربي وموافقه السابقة عندما اقترح وضع القناة تحت إشراف لجنة دولية (٥) .

وكذلك نجد دربي يؤكد هذا الرأى مرة أخرى « لجافارد » — القائم بالأعمال الفرنسي بلندن — يوم ٣٠ نوفمبر ١٨٧٥ لإبان مقاضات صفقة الأسهم (٦) . ومرة أخرى إدار كورت ، سفير فرنسا بلندن — يوم ٢٧ نوفمبر بعد توقيع صفقة الأسهم (٧) . ولم يكن دربي وحده من المعارضين لصفقة الأسهم ، بل شاركه في هذا وزير الخزانة « نورثسكوت (Northcote) » الذى كان يعارض

(1) Derby to Stanton, 18.11.1875, Parl P. Op. Cit. No. 13.

(2) Marlowe, Op. Cit. p. 298.

(3) Buckle, Op. Cit. p. 442.

(4) Hallberg; Op. Cit. pp. 241—2; Cf. Wilson; Op. Cit. pp. 50—51.

(5) Hallberg; Op. Cit. pp. 233—4.

(6) Derby to Lyons. 20.11.1875 Parl. P. Egypt 1 (1876) No. 4.

(8) Derby to Lyons, 27.11.1875. Ibid. No. 10 pp. 8—9.

## = ٢٤ =

الصفقة في يادىء الأمر على إعتبار أنها ستساعد دى اسبىس فى حل مشاكله المالية  
وعبر عن ذلك بقوله : « I don't like it » إلا أنه عاد وعدل عن رأيه وأيد  
شراء الصفقة (١) .

على أى حال فقد استطاع دزيريلى إقناع مجلس الوزراء وجميع من حوله  
بأهمية الصفقة (٢) .

وفى اليوم التالى لإجتماع مجلس الوزراء البريطانى لمناقشة الصفقة، سارع دزيريلى  
بإرسال الخطاب السرى التالى للملكة لإنجلترا فى ١٨ نوفمبر : . . . إن الخديوى  
على وشك الإفلاس ويفكر فى بيع أسهم قناة السويس وقد إنصلنا بالجنرال  
ستانتون ونقوم شركة فرنسية بالتفاوض مع الخديوى ولكن هناك  
مصاعب نشأت بينهم بسبب شروط الإنفاق . والأسهم تقدر ثمنها ببضعة  
ملايين ، حوالى أربعة على الأقل ، إلا أن هذه الأسهم تعطى مالكم نفوذاً  
عظيماً فى إدارة القناة . وأنه من الأهمية القصوى ، لنفوذ جلالتك ، والقوة فى  
هذا الوقت الحرج ، أن تكون القناة ملكاً لإنجلترا . وقد افغعت لورد دربي  
وأصبح يقبى فكري تماماً . وقد عرض الأمر على مجلس الوزراء فوافق  
بالإجماع على ضرورة الحصول على نصيب الخديوى من الأسهم ، وأرسلنا برقية  
بذلك استانتون . وفى الليلة الماضية وصلت برقية أخرى منه تفيد بوجود  
بعض العتبات . وقد إجتمع المجلس مرة أخرى اليوم ( الساعة الثانية ) لدراسة  
المشكلة . ويقول الخديوى أنه من الضرورى جداً حصوله على مبلغ يتراوح  
بين ثلاثة وأربعة ملايين جنيه استرلى قبل يوم ٣٠ من هذا الشهر وهكذا فإن

(1) Hallberg ; Op. Cit footnote p. 242.

(2) Buckle; Op. Cit. p: 442,

الوقت ضيق جدا ، ولكن من الضروري القيام بهذا العمل (١) .  
وأرسل أيضا في اليوم التالي ( ١٩ نوفمبر ) خطاباً آخر للملكة يذكر فيه : « إن  
مجلس الوزراء قام بدراسة موضوع أسهم الخديوى أمس لمدة ساعة ونصف  
وكان أمام المجلس كلا من « لورد تندرند » ( Tenderden ) و « الكولونيل  
ميتوكس » المختص بشئون قناة السويس من قبل حكومة جلالتك . وأن مشكلة  
الخديوى المالية في غاية الخطورة . وأن هناك كارثة مالية محققة له لا يمكن تجنبها .  
وهكذا فإن العمل صعب ولكن أهميته تفوق صعوبته ولا يمكن التخلي  
عنه » (٢) .

وشكرت الملكة دذريلى ، لخطاباته ، وأبرقت « بالموافقة على المنهج الذى  
ينرى أن يتخذة في مسألة قناة السويس ولكننا نخشى صعوبة ترتيبها » (٣) .  
ثم بعث دذريلى للملكة يقول لها : « تقيت برقيتك أمس وكانت مشجعة للغاية  
ولم يحدث شيء ذى بال في الأربع والعشرين ساعة الماضية في الموضوع ، ولكن  
الإتصالات بين حكومة جلالتك والقاهرة تسير بسرعة ، وستأخذ المسألة وقتا  
ولكننا لا يجب أن نفعل لحظة عن هذا الموضوع . ويمكن العمل فيها الآن بدون  
الرجوع لمجلس الوزراء طالما أنهم قد وافقوا بالإجماع على السياسة العامة ، وأعطوا  
تفويضا مطلقا لى ( Carte blanche ) لتحقيق هذا الهدف وأن موافقة سيادتك  
مشجعة لى » (٤) .

هذا ما كان يدور في لندن ، فقد أطلقت يد دذريلى للعمل واقنع ، كل الأصوات

(1) Ibid. p. 443.

(٢) راجع نص الخطابين المنشورين فى : Buckle; Op: Cit: p. 443.

(3) Ibid., p. 444.

(4) Ibid.

المعارضة وأخذ موافقة الملكة . وأخذ يتابع الموقف بكل حذر طوال الأيام العشرة التي تمت فيها الصفقة من ١٦ إلى ٢٥ نوفمبر. وعبر عن ذلك بقوله في إحدى رسائله الشخصية : « لأنني لم يسبق لي أن مررت بأسبوع خطير كهذا أحسست فيه بالإرهاك الشديد » (١) .

وإذا انتقلنا إلى القاهرة لمتابعة أحداث سير المفاوضات نجد ستانتون يعرض محتويات رد دربي في رسالة يوم ١٧ نوفمبر على الخديوي ورفض الخديوي فكرة بيع الأسهم وبين أنه قد يضطر إلى قبول عرض البنك « الانجليزى — المصرى » لتحويل ديونه السائرة بشروط معقولة (٢) .

وكانت الحكومة البريطانية قلقة بالنسبة لمسألة احتمال رهن أسهم القنصلية للبنك المذكور، وهو البنك الذي عرفت الحكومة البريطانية أنه يعمل لمصلحة بنك التسييف العقارى الفرنسى « Credit Foncier »، وهذا قد يؤدي إلى فقدان الأسهم لمصلحة فرنسا (٣) . وبناء عليه أبقى دربي ستانتون بالآتي :

« تلقت حكومة جلالة الملكة بالرضا تأكيد الخديوي بعدم عزمه على بيع أسهمه في القناة حالياً ، وأنه إذا فكر في بيعها فسيمطى الحكومة جلالة الملكة حق الشراء . وحيث أن الرهن يتم لمصلحة البنك « الانجليزى المصرى » فإن حكومة الملكة ترغب في معرفة التفاصيل وعلى الأخص معرفة الأشياء التي قد تمنع الخديوي من إسترداد الأسهم المرهونة » (٤) .

(١) خطاب ميث به دزيلي في ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ ( غداة توقيع الصفقة ) الى صديقه اللدى برادفورد أنظر :

Lettres inimites; Op Cit p. 151.

(2) Marlowe; Op. Cit. p. 299.

(3) Ibid.; pp. 299—300.

(4) Derby to Stanton; 18.11.1875; Parl P. Op. Cit.; No. 3.



وقد أرسل ستانتون لحكومته في ٢١ نوفمبر يخبرها بأن نوبار باشا قد أكد له بأن الترتيبات مع البنك الانجليزى - المصرى ، لم تتم نظرا لمطالبهم المبالغ فيها . وهناك عرض جديد من الشركة العامة ، لتقديم مبلغ ٨٥ مليون فرنك خلال ثلاثة أشهر . وتعدوا بتقديم المبلغ قبل ٥ يناير . وعشروهم هو تحويل الدين السائر ، بما فيه القرض المقدم منهم إلى ديون طويلة الأجل . وإذا لم يدفع الخديوى المبالغ بعد ثلاثة أشهر فتصبح الشركة مالكة لأسهم الخديوى . وأن الخديوى مريض ولا يستطيع تأدية أعماله . إلا أن الوزراء مستعدين للقبول عندما يحسوا بحدية الاقتراح . وأنه إذا قدمت لإقتراحات معقولة من جانب الرأسمالين الانجليز ، هنداى يمكن إنقاذ الموقف . خصوصا إذا ما ثبت أن عرض الشركة العامة غير جاد (١) .

ومكنا عندما علم نوبار باشا وشريف باشا بأن الحكومة البريطانية قد دخلت السوق لشراء أسهم الخديوى ، أخذوا يرفعان الثمن ( bid up Price ) خصوصا وأن ستانتون لم تكن لديه معلومات كافية عن عالم المالية المصرية ، ووجد كل من نوبار وشريف في ستانتون عميلا مستعدا للوقوع في شرك خداعها ( to fall for their stratagems ) ؛ فقد نقل إليه إنطباعا بأن مجموع البنوك الفرنسية كانتا نشطتين في السوق ، تنافس كل منهما الأخرى . وأن الحكومة البريطانية بتقديمها للتعامل مع الخديوى قد دخلت حلقة الصراع مع ديرفيو والشركة العامة والبنك الانجليزى - المصرى وبنك التسليف العقارى (٢) . ومن الواضح أن شريف ونوبار كانا يتصرفان سويا إزاء تهيئة

(1) Ibid.; Cf. Kinroos; Op. Cit.; p. 267.

(2) Kinross, OP; Cit. p. 266.

## الحكومة البريطانية لمطليبيها (١).

وفي ٢٣ نوفمبر أرسل لورد ديربي رده إلى ستانتون جاء فيه : « إن حكومة جلالة الملكة مهتمة بضرورة حصول الخديوي على هذه المساعدة كما يطلب وبشروط معقولة ، ويمكن ترتيب ذلك . وأن الحكومة على استعداد لإيفاد مندوب خاص . لأعمل كل محاولة لتعطيل أى إجراءات لبيع أوزهرن أسهم الخديوي » (٢) . وقد أرسل ستانتون في مساء نفس اليوم يحيط بحكومته بزيارة شريف باشا له مكلفاً من الخديوي لاختباره بأن مقترحات رهن الأسهم قد سحبت ، وأن عرض بيع الأسهم هي المطروحة آنذاك ، وأن دى لسبس قد أرسل للخديوي برقية عرض فيها مبلغ مائة مليون فرنك ثمناً للأسهم . وأن الخديوي سيبيع الأسهم للحكومة جلالة الملكة بنفس السعر ، وأن عرض دى لسبس يعتقد أنه لحساب الحكومة الفرنسية . وطلب ستانتون رد حكومته يوم الثلاثاء التالي ( ٢٥ نوفمبر ) (٣) . وأرسل ستانتون برقية عاجلة لاحقة لبرقيته السابقة يؤكد لحكومته بأن الحكومة المصرية ستدفع فائدة ٥ ٪ سنوية مقابل حرمان الأسهم من فوائدها إلى أن تنتهي فترة حرمان الأسهم من الفوائد (٤) .

(1) Marlowe, Op. Cit. p. 301.

(2) Derby to Stanton; 23.11.1875; Op. Cit. No. 5. p. 3.

(3) Hallberg; Op. Cit. p. 239. Cf. Marlow, Op. Cit. p. 301.

من المشكوك فيه تقديم هذا العرض من جانب فرنسا ( ١٠٠ مليون فرنك ) ، وقد قام شارل ليساج بدراسة دقيقة لهذا الموضوع وهو أيضاً لا يمتد بمثل هذا الاقتراح المقدم من جانب فرنسا - راجع :

Lessage, Op. Cit., pp. 242-5.

(4) Marlowe, Op. Cit. p. 301.

ويبدو أن مسألة عرض دي اسببس (مائة مليون فرنك) على الخديوى تُمنأ  
 للأسهم من إختراع شريف باشا بهدف جعل الحكومة البريطانية تسارع لشراء  
 الأسهم بنفس السعر ، الذى يعتبر زيادة بمقدار ٨ مليون فرنك عن العرض  
 الأول و ١٥ مليون فرنك زيادة عن العرض الثانى الذى تقدم به ديرفيو والذى  
 نص على حرمان مصر من الأسهم ونسبة الأرباح ١٥٪ الخاصة بنصيب الحكومة  
 فى شركة قناة السويس ، وذلك فى حالة عدم السداد. والسبب فى انخفاض العرض  
 الثانى الذى تقدم ديرفيو للخديوى يرجع إلى انخفاض سعر السهم خلال الفترة  
 ما بين العرضين الأول والثانى ، فنجد فى المذكرة التى بعث بها الكولونيل  
 وستوكس فى ١٩/١١ لديرى يذكر أن سعر السهم فى السوق قد انخفضت قيمته  
 خلال الثلاثة أسابيع الأخيرة من ٧٣٠ فرنكاً إلى ٦٨٥ فرنكاً (١). وأنه إذا  
 قدم عرض بمبلغ ٣٠ مليون جنيه استرلينى ( أى ما يعادل ٨٧ مليون فرنك)  
 بدون النص على الفوائد الخاصة بكمبونات الأسهم ، فإن الخديوى سيقبل هذا  
 العرض بسهولة (٢). وأن الحكومة المصرية فى تقديمها لعرض المائة مليون  
 فرنك احتسب سعر السهم ٥٦٠ فرنكاً (على أساس ١٧٧٠٦٤٣ سهماً) وهو سعر  
 أقل من سعر السهم فى السوق (٣).

قرر مجلس الوزراء البريطانى فى جلسة يوم ١٧ نوفمبر ، مبدأ الاستعداد  
 لشراء أسهم مصر فى القناة . وعندما وردت برقية ستانتون ، يوم ٢٣ نوفمبر  
 بموافقة الخديوى على البيع ، كان على دزيملى أن يدبر المبلغ. وصادفته مشكلة  
 أخذ موافقة البرلمان ، والذى لم يكن فى ذروة الانعقاد ، حتى لو كان فى ذروة

(1) Ibid.; p. 302.

(2) Marlowe; Op. Cit. p. 302.

(3) Ibid.

## ٢٤٤ -

الإعقاد فإن الرغبة في السرية تجعل من المستحيل طلب المبلغ من مجلس العموم ،  
ولسكن دزيريلي كان مقدراً لهذه المشكلة منذ بداية التحرك البريطاني .  
فأثناء جلسة مجلس الوزراء ( ١٧ نوفمبر ) كان دزيريلي قد كاف سكرتيره  
الخاص « مونتاجو كوري » ، Montagu Corry ، بأن ينتظر في الغرفة الخارجية  
لمجلس الوزراء ، وعندما يعطيه دزيريلي الإشارة — بأن يخرج الزعيم رأسه بعد  
أن يفتح الباب قليلاً ويقول كلمة : « نعم » — يتجه السكرتير فوراً إلى البارون  
روتشيلد ويخبره بأن رئيس الوزراء يطلب ٤ مليون جنيه استرليني « غذا » .  
وبناء على هذه القصة ، انجبه كوري إلى روتشيلد ، الذي كان على مائدة الطعام ،  
فقال له : « ان دزيريلي في حاجة إلى أربعة ملايين جنيه في اليوم التالي » وكان  
روتشيلد على وشك أن يأكل غنماً فالتقط واحداً ونقل القشرة ، وسأل :  
« ما ضماناتك ؟ » فقال : « الحكومة البريطانية » ، فرد روتشيلد : « ستكون  
لديك » (١) . ولا شك ان العلاقة الوثيقة بين دزيريلي وصديقه « ليونيل  
روتشيلد » ، كانت من أسباب نجاح هذه الصفقة .

فقد كانت هذه «علاقة مثير الحديث باستمرار بين السفراء الالمان والسياسيين ،  
مثل كونت مونستر ( Count Muinoter ) السفير الالمانى فى لندن ، وهو هنلوه :  
Hohenlohe ( سفير ألمانيا بباريس ) . وكان بيت روتشيلد فى انجلترا يقوم  
بالاهمال الهامة آنذاك ، واحتل مركزاً مرموقاً حتى بين فروع جميع بيوت  
روتشيلد وفى الفترة التالية للحرب الفرنسية الألمانية توصلت العلاقة بين « بينامين  
دزيريلي » وروتشيلد على الرغم من أن دزيريلي كان مسيحياً من أصل يهودى ،  
فكان ذاك عاملاً مهماً لعقد صداقته مع « ليونيل روتشيلد » ، والى ترجع تاريخها

إلى أيام شبابه وازدادت ثقتها . ويحدث دزيلي بإعجاب عن آل روتشيلد بقوله : « كنت دائماً أقول بأنه لا يوجد مثل آل روتشيلد كثير » (١) . وهكذا كان دزيلي مقدرًا لكل الظروف والاحتمالات ، وإستطاع حل مشكلة الحصول على المبلغ من صديقه روتشيلد . وتم توقيع العقد بين وزير الخزانة « ستافورد نورثكوت » وروتشيلد من أجل أن تحصل الحكومة البريطانية على الأسهم في ٢٤ نوفمبر . وكانت بنود الاتفاق تقضى بحصول روتشيلد على حصة قدرها ٢٥ ٪ من الأربعة ملايين جنيه التي ستقدمها الحكومة للخديوي وستحصل الحكومة على نسبة ٥ ٪ التي تمثل فوائد الأسهم والتي تعهد الخديوي بدفعها حتى فترة عودة الفائدة للأسهم ، إلى الحكومة البريطانية (٢) . وبعد توقيع العقد أبرقت وزارة الخارجية البريطانية إلى ستانتون يوم ٢٥ نوفمبر بالآتي :

« قبل عرض الخديوي ؛ ووافقت حكومة جلالة الملكة على شراء ١٧٧٦٤٢ سهمًا من الخديوي مقابل أربعة ملايين جنيه استرليني ، وأوصت البرلمان بالتصديق على العقد . وفي نفس الوقت فإن السادة روتشيلد ، وأولاده هم وكلاء حكومة جلالة الملكة في لندن لتنفيذ الاتفاق . وهم مستعدون لدفع مليون جنيه استرليني في أول ديسمبر تحت تصرف الحكومة المصرية عن الأسهم التي ستسلم اليك نيابة عن حكومة جلالة الملكة . أما الثلاثة ملايين الباقية ستسدد خلال شهر ديسمبر ويناير حسبما يتم الترتيب بين الحكومة المصرية وبيت روتشيلد أما نسبة ٥ ٪ فوائد الأسهم التي تعهد الخديوي بدفعها لحكومة جلالة الملكة

(1) Corti, count, Op. Cit. p. 433.

(2) Parliamentary Papers, Egypt No. 1 (1876), 25,11,1875, No. 7 inclosure No 1, 2, 3, pp. 5—6.

حتى يتم تحرير الكوبونات ستحمل على دخل الحكومة المصرية (١).  
وفي نفس اليوم أرسلت وزارة الخارجية البريطانية برقية أخرى لستانتون ،  
فقد كانت تخشى أن تسبب مسألة هـ / في فشل المفاوضات ، فأخبرته ببرقية سرية  
بأن يذكر نسبة الهـ / الفائدة ويصر عليها إذا وجد الفرصة سانحة للنجاح والـ  
يدع المساومة تفسد المسألة (٢).

وعندما وصل رد الحكومة البريطانية سارع ستانتون وذهب مبكراً لمرأى  
الخديوى لمقابلته وعرض رد حكومته بالموافقة على الشراء ، ولم يتمكن من  
مقابلة الخديوى اسماعيل لأن نصيخة الأطباء له بالأب لا يزججه أحد ، ولكنه أخبر  
وزير المالية اسماعيل صديق باشا والذي كان مع نوبار باشا وزير الخارجية  
ووزير العدل بموافقة حكومته على شروط البيع ، وخشية سوء الفهم أو  
مؤامرات التدخل لإفساد الاتفاق عرض ستانتون عليهم إستعدادهم للتوقيع على  
الاتفاق . وعندما وقع ستانتون على العقد (٣) أرسل الحكومة يخبرها بتام  
التوقيع على صفقة بيع أسهم قناة السويس وأنها — أى الأسهم — ستودع  
طرفه صباح الغد .

وعند الاستلام إتضح أن عدد الأسهم هو ١٧٦٠٢٠٢ سهماً فإشترط  
ستانتون ضرورة خصم الأسهم الناقصة وعددها ١٠٤٠ من المبالغ الذى ستدفعه  
حكومة جلالة الملكة . وفي اليوم التالى أودعت الأسهم في سبعة أكياس كبيرة

(1) Derby to Stanton; 25 II.1875, Parl. P. Ibid, No. 6; p. 4.

(2) Marlowe; Op. Cit.; p. 303.

(٣) راجع نصوص العهد بين الحكومة البريطانية وبمثلا « ستانتون » والحكومة  
المصرية وبمثلا « اسماعيل صديق » :

Parl P. Op. Cit; inclosure in No; 8; pp. 7—8.

بالقنصلية البريطانية . وقد تم ربطهما بالشمع بمعرفة وزير المالية  
المصرى . وكان كل من ستانتون وموظفى القنصلية فى إنتظار مراجعة  
الأسهم (١) .

أما الأسهم الناقصة وعددها ١٠٤٠ سهماً فكان الخديوى اسماعيل قد تصرف فيها  
أثناء إقامته بباريس فى السنوات السابقة فأصبح مجموع ما تملكه مصر ١٧٦٦٠٢  
سهماً . ويذكر فوزان بك ، أنه لا يعرف على أى نحو وقع هذا التصرف ،  
وهل كان فى صورة هدية أو هبة أو بيع ، ولكنه يحدد التاريخ الذى تم فيه هذا  
التصرف تحديداً عاماً ، فيذكر أنه بين عامى ١٨٦٣ ، ١٨٦٩ ويستدل على ذلك  
من الإتفاق المالى الذى عقده اسماعيل مع الشركة فى ٢٠ مارس ١٨٦٣ فقد نص  
فيه صراحة على أن مصر تملك ١٧٧٦٠٢ سهماً ثم الإتفاق الذى عقده اسماعيل  
مع الشركة فى ٢٣ أبريل ١٨٦٩ وقد نص فيه صراحة على أن مصر تملك  
١٧٦٦٠٢ سهماً (٢) بينما يذكر أحد الكتاب بأن رجل المال جوشن «Goschen»  
لهم اسماعيل صديق المفضل بتلاعبه فى أوراق قناة السويس (٣) .

فطالبت الحكومة البريطانية عندئذ بتخفيض الثمن من ٤ ملايين جنيهه  
استرلينى إلى ٣٩٧٦٠٨٢ رطل جنيهه استرلينى فأجيبته إلى طلبها (٤) ، بالإضافة إلى

(1) Stanton to Derby, 27.11.1875, Parl. P. Op. Cit. No. 8.

(2) Voisin-Bey, Op. Cit., T. ii, p. 286, «Footnote»

وراجع أيضاً عبد العزيز الشناوى — التيارات السياسية حول قناة السويس  
ص ٣٧٧ وهـا شها .

(٣) نجيب مخلوف — نوبار باشا وما تم على يديه — المطبعة العمومية بمصر — لم تذكر  
تاريخ الطبع ( فى عهد عباس الثانى ) — ص ١٠٠ .

(٤) ثمن الأسهم الفعلى وفق التقرير المقدم للبرلمان فى ١٨٨٢/٦/٢٠ هو  
٣٩٧٦٠٨٢ استرلينى ثمن شراء الأسهم + ٩٩٤١٥ استرلينى عمولة روتشيلد ٥٠٢/٢٠  
+ ٦٢٥ نفقات = ٤٠٧٦٠٢٢ رطل استرلينى أنظر :

Wilson, Op. Cit, p. 54.

التزام الحكومة المصرية بأن تؤدي للحكومة البريطانية ولمدة ١٩ سنة ثمانين في يوليو ١٨٩٤ فوائده ٥٪ . وكانت الحكومة البريطانية تعلم علماً يقيناً بأمر هاتين المسألتين : تصرف اسماعيل في ١٠٤٠ سهماً ، وتنازله عن أرباح أسهم مصر . ولكنهما لم تشأ الإشارة إليها إلا بان المفاوضات الخاصة بعقد الصفقة لأنهما كانت حريصة كل الحرص على أن تستأثر لنفسها بالأسهم . فقد كان هناك سباق محموم — كما رأينا — بينها وبين المؤسسات المالية الفرنسية لعقد الصفقة . فلما اطمانت إلى أنها كسبت الجولة الأولى أثار هاتين الدقتين تباعاً . وكانت مصر أضعف من أن تقف في وجه المطامع الاستعمارية وأمام الغزو المالي الأوربي (١) .

وقد جاء في تقرير رسمي نشرته الحكومة البريطانية أن الحكومة المصرية تعهدت بأن تدفع فوائده الأسهم بمعدل ٥٪ وأن هذه الفوائد تصل ١٩٣٨٥٨ جنيهه مصري في العام ويعادل هذا المبلغ ١٩٨٨٢٨ جنيهه استرلينى . وأن هذا العبد ينتهى عام ١٨٩٤ . ويعلق عبد العزيز الشناوى على هذا العمل بقوله : ومعنى هذا وبعملية حسابية بسيطة ، استردت الحكومة البريطانية على مدى تسعة عشر عاماً ٣٧٦٤٤ رطل ٣٢ جنيه استرلينى ، وهو ما يقرب من المبلغ الذى دفعته ثمناً للأسهم وكسبت الأسهم وكانت منبعاً مالياً غزيراً تدفق على الخزائن البريطانية كل عام بصيغة منتظمة ورتيبة وبزيادة مضطردة سنة بعد أخرى حتى عام ١٩٥٦ . وكسبت أيضاً عندما عين دى لسبس ٣٠٣ انجليز في مجلس الإدارة . وكسبت مرة رابعة عام ١٩٥٨ عند تسوية التعويضات المالية لحلة الأسهم مقدرة قيمتها بحسب سعر الاقبال في بورصة الأوراق المالية ببأريس في ٢٥ يوليو ١٩٥٦ (٢) .

(١) الشناوى - قناة السويس والتماريات السياسية ج ١ ص ٣٧٧ - ٣٧٨

(٢) المرجع السابق - ١ ص ٣٧٨



وعن الأسهم الناقصة يذكره لورد كينروس ، أنه عند مراجعة نوبار الأسهم بالقنصلية مع ستانتون فوجد ١٠٤٠ سهماً ناقصة ، فذكر نوبار أنها قد بيعت في باريس منذ حوالي اثنا عشر عاماً (١) .

طلب البارون روتشيلد أن يقوم الموثق العام (Notary public) بكتابة قائمة بالأسهم وأرقامها والبيانات الأخرى ، ونسختين أخريين معتمدين له والحكومة بجلالة الملكة . ولكن اتضح عدم وجود موثقاً للمعقود في مصر . لذلك كان على نائب القنصل البريطاني ومع مندوبين من وزارة المالية المصرية القيام بهذا العمل . وتطلب ذلك عملاً ضخماً ووقتها كبيراً تعجز ميزانية القنصلية عنها . لهذا يكتب ستانتون لحكومته بالتصريح له باستخدام ودفع أنعاب الكتبة الإضافيين ( Clerical staff ) لإختصار الوقت . وسجلت المعقود في مجموعات تتكون كل مجموعة من مائة أو من خمسين . وعندما انتهت مشكلة تسجيلها ظهرت مشكلة أخرى هي مشكلة نقلها سالمة الى لندن خصوصاً وأن ستانتون أحس بالمسؤولية ، بالإضافة إلى أنها كانت تحمل فراغاً كبيراً بالقنصلية البريطانية (٧ صناديق) (٢) .

وأصدرت وزارة البحرية بتعليماتها إلى سفينة نقل الجنود البريطانية «مالابار» ( Malabar ) القادمة من البحر الأحمر بالرسو في الاسكندرية لنقل أكياس معينة ، لم تحدد لها ، زيادة في الحيلة وخوفاً على الأسهم . وسافر ستانتون في قطار خاص من القاهرة الى الاسكندرية بالأسهم . ونقلت السفينة «مالابار» الأسهم من الاسكندرية في ١٧ ديسمبر (٣) . فوصلت ميناء

(1) Kinross, Op. Cit. p. 275.

(2) Stanton to Derby, 4.12.1875, Parl. P. Op. Cit. No. 30.

(2) Parl. P., Op. Cit. No. 15 (16.11.75), No. 17 (17.12.1875)

43 (21.12.1875), No. 44, No. 46. (31.12.1876).

(Portsmouth) يوم ٣٢ ديسمبر ١٨٧٥ ، ونقلت تحت حراسة الى بنك انجلترا حيث تم ايداعها (١). وقد اورد معظم من كتبوا عن تاريخ قناة السويس بيانات عن فوائد الاسهم التي حصلت عليها بريطانيا من الناحية المادية . فيذكر ويلسون ، أن فوائد الاسهم الانجليزية — تزية حتى عام ١٩٢١/١٩٢٢ بلغت قيمتها ٢٣٨٨٧٩ ٢٢٣ استرليني (٢). أما كينورس فيذكر أنه خلال ست سنوات فقط من حصول بريطانيا على الاسهم ارتفعت قيمة الاسهم من ٤ ملايين جنيهه استرليني الى ٥٠٠ ٧٥٠ ٥ استرليني . وفي نهاية القرن تزايدت القيمة الى معدل ٢ مليون جنيهه استرليني سنويا حتى ما قبل الحرب العالمية الاولى فبلغت قيمتها عشرة أضعاف القيمة الاصلية (٣) .

وهكذا لم تدم أحداث قصة حصول انجلترا على أسهم مصر في قناة السويس أكثر من عشرة أيام من ١٦ نوفمبر ١٨٧٥ حتى ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ . وسارع دزيريلي فأرسل يهنئ الملكة بإتمام الصفقة الرائعة « Masterly stroke » فكتب اليها في ٢٤ نوفمبر يقول : « لقد إنتهى الأمر اتره ، وأصبحت الاسهم ملكا لك ياسيدتي : ( you have it, Madam ) ، وأسقط في يد الحكومة الفرنسية ، حاولوا جهدهم تقديم قروض ذات فائدة مرتفعة وبشروط بحسنة . وقدم الخديوى أسهمه للحكومة جلالتهكم يااسا ، بمبلغ قدره أربعة ملايين جنيهه استرليني في الحال . ولم يكن هناك إلا عمل واحد يستطيع أن يقدم ذلك سوى

(1) Parl. P. Op. Cit. No. 46; Cf. Lessage, Op. Cit., pp. 158 — 163.

(2) Wilson, Op. Cit. p. 58.

(3) Kinross, Op. Cit., p. 269.

مصرف روتشيلد وقد سلكوا خيراً مسلك ، فقدموا المبالغ بفائدة بسيطة جداً .  
وأصبح نصيب الخديوى من الاسهم في يدك ياسيدنى الآن . وقد استمر المجلس  
أربع ساعات يدرس هذا الموضوع ، ولم يكن لذريل لحظة راحة للاستراحة  
اليوم ، ولذا فإن هذه الرسالة تأمل أن ينظر اليها بعين الاعتذار لأن كاتبها  
محمد الذهن وسيتخصى على سيادتكم القصة بأكلها غدا . وانفقت الحكومة  
وروتشيلد على بقاء الموضوع سرّاً ، ولكن هناك شك في ذلك لأنه سيعرف غدا  
من القاهرة (١) .

وردت الملكة عل خطاب دزريل يوم ١٨٧٥/١١/٢٥ بقولها : د إن هذا عمل  
عظيم وهام ، وعندما يعان ويصبح معروفاً — حسبما تشعر الملكة — فإن هذا  
العمل سيكون مصدر اعجاب كل الشعب في البلاد ، إلا أن هذا المبلغ الكبير  
هو المشكك وأن الملكة لشغوفة بسماع كافة القصة من دزريل عن هذا الموضوع  
عند رقيته اليوم ، (٢) .

وقد عبر دزريل عن مشاعره بعد اتمام هذه الصفة في الخطاب الشخصي الذى  
أرسله لصديقه (لادى براد فورد) غداة توقيع الصفة يوم ٢٥ نوفمبر يقول  
لها : د سأخبرك بسر عظيم خاص بالدولة تم خلال الاربعة والعشرين ساعة  
الماضية ، وهو من أهم أخبار هذا العام ، أخبار جيلنا وذلك قبل أن تقرأه في  
الصحف . لقد اشتريت لانجلترا أسهم الخديوى الخاصة بقناة السويس ،  
وواجهنا عند قيامنا بعملنا هذا كل المغامرين والرأسماليين ورجال المال في العالم .  
فقد نظموا في مجموعات من اللصوص للعمل ضدنا . كذلك واجهنا جواسيس

(1) Disraeli to Queen Victoria, 24.11.1875, Buckle, Op. Cit.,  
T.V., pp. 448 — 9.

(2) Queen Victoria to Disraeli, 25.11.1875, Ibid., p. 449.

اختفوا في كل مكان ، ومع ذلك فقد أربكتناهم جميعاً ، ولم يشك فينا أحد .  
وأما الأول ، تقدم دى لسيبس وشركته التي لها بقية الأسهم بقرض عظيم ،  
وكان مؤيدا بالحكومة الفرنسية . ولو نجح دى لسيبس في الحصول الاسهم  
لاصبحت قناة السويس بالكامل ملكا لفرنسا . ولتمكنت من إغلاقها . ولقد  
أعطينا الخديوى أربعة ملايين جنيه لستقرينى مقابل الاسهم ، ونحن في إنتظار  
تأييد البرلمان لنا في هذه الصفقة . وقبلنا مر على أسبوع خطير مثل ، وإزنى الآن  
في حالة اجهاد شديدة (١) . كذلك أرسل دزيريل للملكة يصف لها هذا الأسبوع  
الجافل بالاحداث بقوله :

« لم يكن لدينا الوقت للتنفس ، وكان علينا القيام بهذا العمل » (٢) . كما كتب  
دزيريل في اليوم التالي الى ليدى برادفورد ( ٢٦ نوفمبر ) معبراً عن بهجته  
بقوله : « إن شراء الأسهم كان بمثابة ضربة لبسمارك وهذا ما أغنيته بالنسبة  
لتصريحه بأن انجلترا قد توقفت عن أن تصبح قوة سياسية ، ذلك أن بسمارك  
كثيرا ما كان يردد هذه العبارة مشيرا الى أنها رأيه الخاص » (٣) .

هذا وفي اليوم التالي لعقد الصفقة قال الخديوى اسماعيل لقنصل بريطانيا :

(1) Disraeli à lady Bradford, 25.11.1875, Lettres intimes  
Op. Cit. pp. 150 — 151.

(2) André Maurois , Op. Cit p. 278.

(3) « ... C'était un coup pour Bismarck, faisant allusion,  
j'imagine, à ses insolentes déclarations sur l'Angleterre,  
qu'il dit ne plus être une puissance politique. Elle a répété  
plusieurs fois cette remarque, montrant que c'était son  
idée dominante ».

Disraeli à Bradford, Op. Cit, p. 151.

هذه أهم صفقة عقدتموها وستعود عليكم بفوائد سياسية ومالية عميقة ، ولكنها أسوأ حادثة بالنسبة لنا ، (١) .

\* \* \*

ننتقل بعد ذلك إلى دراسة صورة أخرى محزنة في تاريخ مصر والقناة ألا وهي فقدانها لآخر ميزة مادية لها في قناة السويس ، وفي حصتها من صافي أرباح الشركة بنسبة ١٥ ٪ . وهي التي نصت عليها المادة ١٨ من عقد فرمان الثاني (٥ يناير ١٨٥٦) (٢) .

فوجد الخديوي اسماعيل ، إبان مفاوضاته مع انجلترا لبيع أسهم قناة السويس ، يعرض على « ستانتون » - القنصل البريطاني في مصر - بيع حصة ١٥ ٪ من صافي أرباح الشركة . وأكد اسماعيل « ستانتون » عند ما قدم العرض أنه لن تثار مشكلة بالنسبة لبيع حصة مصر في أرباح الشركة مثلما أثبتت مشكلة الأسهم السابقة ، لأن انجلترا الآن مالكة لجزء من أسهم القناة وأضاف أن هذه الحصة في نظره إذا حصلت عليها بريطانيا سيكون لها عندئذ السيطرة على إدارة شركة القناة أكثر من حصولها على الأسهم . كما ذكر له أن فرنسا قد عرضت عليه مبلغا يتراوح بين ٣٠ ، ٤ مليون فرنك ثمننا لهذه الحصة (٣) .

(١) مصطفى الفناوي - قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة - ١ ص ٤٠٦-٤٠٧ .

(٢) نص المادة ١٨ من عقد الامتياز على : « ... نظراً للأوضاع المتنازل عنها والإمتيازات الأخرى الممنوحة للشركة بمقتضى المولد السابقة تحفظ لصالح الحكومة المصرية بحق استقطاع ١٥ ٪ من صافي الأرباح السنوية التي تعددها وتوزعها الجمعية العمومية للمساهمين » . راجع : بطرس غالى - قناة السويس ومشكلاتها ص ٧ .

(3) Stanton to Derby, Cairo 27.11.1875, Par. p. Egypt 1 (1876) No, 16.

وقد أثار ذلك مخاوف فرنسا ، وأعاد إلى الأذهان مرة أخرى مسألة تعهد العلاقات بين الدولتين . ولكن اللورد دربي أكد دlard كوت ، - سفير فرنسا بلندن - أن الخديوي يمرض بيع حصة ( ١٥ ٪ ) من صافي دخل شركة قناة السويس وأن الحكومة البريطانية قد أبدت له عدم اهتمامها بذلك (١) وأنها لا تنكر في الحصول على هذه الحصة ، وأن نية الحكومة البريطانية هي « ألا تتجاوز ما تراه ضرورياً وكافياً لحماية المصالح التجارية البريطانية » :

« qui lui a paru nécessaire et suffisant pour assurer les intérêts du commerce anglais » (٢)

وحاول دربي طمأنة السفير الفرنسي بقوله أنه يرى في موقف اسماعيل محاولة للمساومة للحصول على أكبر قدر من الربح (٣) .

وفي حقيقة الأمر نجد أنه في الوقت الذي رفضت فيه الحكومة البريطانية شراء حصة ١٥ ٪ من الخديوي اسماعيل ، تحذره من التصرف في هذه الحصة على أساس أن هذا العمل - من وجهة نظرها - يعتبر خرقاً للفرمان ، ويتعارض مع المحافظة على وحدة الدولة العثمانية . وذلك خشية أن يحصل ذلك الخديوي ينفذ سلطته على شركة قناة السويس التي ضمنها عقود الإمتياز وصدق عليها الباب العالي . ورد الخديوي على مخاوف الحكومة البريطانية ، بأن يبيعه حصة ١٥ ٪ . إنما يمثل صفقة مالية فقط : « as a Purely a financial transaction »

(1) Lord Lyons to Derby, 4.12.1875, Par. p. Egypt 1 (1876) No. 17.

(2) D'Harcourt à Duc Decazes, 3.12.1875, D.D.F. 1<sup>er</sup> série, T. 2, No. 22.

(3) D.D.F. Ibid.

ولأن يقلل بأى حال من الأحوال من سلطته على شركة قناة السويس التي نص عليها عقد الامتياز . وطمان الحكومة البريطانية أنه لا ينوى التخلي عن سلطته في القناة . وأكد اسماعيل أنه على الرغم من استعجال دى لسبس له للرد على مقترحاته ، فإنه ( أى الخديوى ) لن يدخل في مفاوضات في هذه المسألة قبل إستشارة كيف Cave (١) .

هذا وقد عثر القاضى د كراييتيه بيير ، على وثيقة في قصر هابدين مؤرخة في ٣٠ نوفمبر ١٨٧٥ تذكر أن اسماعيل قد تلقى عرضاً من دى لسبس ، عن طريق « بارو » rot (٢) بأن مؤسسة مالية — لم يذكر اسمها — قد فوضته بعرض مبلغ ٣٠ مليون فرنك لشراء حصة الـ ١٥٪ . وسيدفع المبلغ خلال ستة أو ثمانية أشهر ، وكان هذا هو العرض الذى قدمه دى لسبس بإيجاء من دوق ديكانز — وزير خارجية فرنسا — وقدر دى لسبس المبلغ المطلوب ما بين ٣٠ ، ٤٠ مليون فرنك واهتم دى لسبس بتدبير هذا المبلغ في داخل فرنسا (٣) . ويؤكد كراييتيه أنه لم يعثر على رد لهذا الخطاب الموجه للخديوى . وعلى أى حال فإن هذا الخطاب يفسر البرقية التي أرسلها الخديوى إلى د بارو ، في ٤ ديسمبر ١٨٧٥ والتي يذكر فيها أن مجموعة أخرى قد عرضت عليه مبلغ ٤٠ مليون فرنك كما توجد رسالة أخرى بتاريخ ١٥ ديسمبر ١٨٧٥ عن نفس الموضوع تذكر أن

(1) Derby to Stanton, 6.12.1875, Par. P. Egypt No. 1 (1876)  
No. 24,28.

(٢) هو محامى فرنسى شهير بباريس ويعمل مستشاراً قانونياً للخديوى ووكيلاً له بباريس .

(3) Crabitès P. The spoliation of Suez. London. 1940 pp.  
188-9 Cf. Mer'owe, the making of Suez Canal. p 294.

العرض قد ارتفع فأصبح ٥٤ مليون فرنك (١).

ورده « بارو » ، على الخديوى فى ١٦ ديسمبر ١٨٧٥ بأنه قد تقابل مع دى  
اسبس الذى أكد له بأن « المؤسسة المالية » ما زالت تقدم عرضاً مالياً يتراوح  
بين ٤٠ و ٥٠ مليون فرنك بضمان نصيب مصر فى أرباح شركة قناة السويس  
(١٥/٠) وأن المؤسسة المالية ستقدم هذا القرض نظير فائدة سنوية تتراوح بين  
٩ ، ١٠/٠ فى حالة موافقة الخديوى على العرض ، وأن وزير الخارجية الفرنسية  
ذوق ديكان متحمس للغاية لتسوية هذا الموضوع (٢).

ويؤكد كرابيتيه بأن هذه الصفقة لم تتم مستنداً إلى البرقية التى أرسلها الخديوى  
إلى « بارو » ، فى ٢٥ ديسمبر ١٨٧٥ (٣) جاء فيها : « أبرق دى اسبس إلى باريس  
يعرض قرضاً قدره ٥٠ مليون فرنك بضمان نسبة (١٥/٠) وأن هذا القرض لمدة  
عامين بفائدة ٨/٠ دفع أقساطه كل ستة أشهر . . . ونحن استأنا فى حاجة إلى  
المال فى الوقت الحالى ولاسيات خطيرة معينة نود أن ننهى هذا الموضوع على  
وجه السرعة (٤) ، وعلقت كرابيتيه على ذلك بقوله : « ويبدو أن شيئاً  
ما قد حدث فقد توقفت المفاوضات ولم يقدم القرض وفشل مساعى ذوق  
ديكان وأثار ذلك حفيظه وزارة الخارجية الفرنسية ، Ouai d'orsay ، على  
اسماعيل .

وكان رأى العام الفرنسى ، قدهاجم — كما رأينا من قبل — وزارة الخارجية

(1) Ibid, P. 190

(2) Crabitès P. Op. Cit. p. 190.

(3) Ibid. p 191

( ) استغناها « كرابيتيه » من وثائق قصر هابدين ملف رقم 19/12

(4) Ibid,



الفرنسية انضمامها في مسألة بيع أسهم مصر في القناة ، لهذا سارع ديكرز وزملائه بالاهتمام بالحصول على المورد الآخر لمصر في قناة السويس وهي نسبة ١٥٪ من صافي أرباح الشركة . وعندما أحبطت مساعيهم امتلاك نلوجهم بالحقد على اسماعيل (١) .

وفي غمار أحداث مايو ١٨٧٧ نسي دوق ديكرز المسألة ، ولكنهم أثبتت مرة أخرى عند ازدياد الارتباكات المالية ، وحلول أجل تسديد الديون في أول مايو ١٨٧٨ ، بدفع مبلغ ٢ مليون جنيه استرليني من دين الخديوي الموحد ، ولم يكن بخزانة الدولة في مارس سوى نصف مليون جنيه ، وأصبح من الضروري استكمال المبلغ خلال شهر (٢) . وكان أعضاء لجنة صندوق الدين ، يسانداهم فيفيان — قنصل إنجلترا في مصر — يميلون بشدة إلى تأجيل الدفع بسبب عجز المصريين (٣) .

ورأى بعض أعضاء لجنة صندوق الدين أنه لا يمكن الحصول على هذا المبلغ إلا عن طريق تحصيل الضرائب مقدماً أو أن يكون الخديوي مستعداً لبيع أورهن نصيب مصر في حصة أرباح شركة قناة السويس (١٥٪) ، ولكن اسماعيل لم يبد ميلاً لهذا الاقتراح (٤) .

ومن غير المستبعد أن يكون دي لسبس وراء هذه الفكرة ، فقد عين دي لسبس رئيساً للجنة التحقيق الدولية بعد تشكيلها في ٣٠ مارس ١٨٧٨ . وهي

(1) Ibid. p. 192.

(2) Ibid.

(٣) احمد عبد الرحيم — المسألة المصرية ص ٤٤ .

(4) Crabitès, Op. Cit. p. 193.

اللجنة الخاصة بالتحقيق فى امكانية قيام مصر بالاستمرار فى دفع ارباح الديون (١) .

هذا وقد اصرت الحكومة الفرنسية والدائنون الفرنسيون الذين يحصلون على الكوبونات المستحقة فى اول مايو ١٨٧٨ ، على عدم تأجيل موعد السداد ورأوا أنه لا يوجد داعى لهذا التأجيل مادام الخديوى لا يزال يحتفظ فى حوزته بخصيب فى ارباح شركة قناة السويس والتي يمكن بضماها اقتراض مليونى جنيه استرلينى . واستغلوا هذه الفرصة لكي يجبروا الخديوى على تحويل هذه الصنفه لحسابهم .

فقد تبين دى ميشيل ، — قنصل فرنسا فى مصر — وجهة نظر الدائنين ، وأصم اذنيه فى الوقت نفسه عن مطالب الخديوى ويؤس الشعب المصرى . وطلبت وزارة الخارجية الفرنسية من « سالسبورى » — وزير خارجية بريطانيا — فى ١٦ ابريل ١٨٧٨ ، وعن طريق سفيرها فى لندن ، أن تتعاون معها فى الضغط على الخديوى اسماعيل لدفع الديون ، وبناء على ذلك أرسلت الحكومة البريطانية إلى فيليبان بتعليقات مشابهة لتلك التعليقات التى أرسلت إلى دى ميشيل للتنسيق مع زميله فى هذه المسألة (٢) .

ويمضى اللورد كرومر بهذا التعاون الانجليزى — الفرنسى إلى ظروف مؤتمر برلين الذى كان على وشك الإنعقاد وكان من الضرورى فى هذا الوقت عدم إغضاب

---

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية ص ٥٩ ، ٦١ ، راشد البراوى —

التطور الإقتصادى فى مصر فى العصر الحديث — النهضة القاهرة : ١٩٤٨

ص ١٣٢ .

(2) Cromer, Modern Egypt. Vol. 1. p. 37.

## - ٢٩٢ -

فرنسا (١) . وإنتهزت الحكومة الفرنسية هذه الفرصة وانجحت أنظارها لحصة الخديوى فى أرباح شركة قناة السويس حتى تتساوى المصالح الفرنسية بالانجليزية فى قناة السويس بعد أن أصابتهما بإرتباك بعد صفقة الأسهم التى حصل عليها دزيرلى (٢) .

ويرى كرابيتيه ، أن الحكومة الفرنسية استغلت حصه ول إنجلترا على قبرص ١٨٧٨ للتمسك عليها للحصول على حصة ١٥٪ لصالحها وأن إنجلترا قد وافقت على ذلك حتى لا تنضب فرنسا (٣) .

وهكذا نجد دى سبس والحكومة الفرنسية يعملان بشتى الوسائل ، فتهزبن نهم الخديوى اسماعيل للبال وحاجته الماسة إلى القروض ، فراحا يقرئانه وينصبا له الشراك حتى وافق الخديوى على رهن نسبة أرباح مصر فى شركة قناة السويس إلى نقابة المالىين فى باريس نظير اقراضه مبلغ ١٠٥ مليون فرنك ، وكان دى سبس قد عمل على تكرين هذه النقابة لتقوم بعقد هذه الصفقة (٤) وتم ذلك الرهن للحصة خلال عام ١٨٧٦ (٥) .

وعندما عجزت الحكومة المصرية عن الوفاء بالدين ، عقد مجلس الوزراء

(1) Ibid.

(2) Crabitès, P. Op. Cit. p. 195.

(3) Ibid. p. 202.

(٤) محمد الميزى الشناوى ، ما تكلفته مصر فى إنشاء قناة السويس - بحث منشور

بالجريدة الداربحية المصرية المجلد السادس سنة ١٩٥٧ ص ١٥٤ .

(٥) راشد البراوى - التطور الاقتصادى فى مصر فى العصر الحديث . مكتبة النهضة .

الذرة . الطبعة الثالثة ١٩٤٨ ص ١٣٢ وعبد الميزى الشناوى - وثائق

ونصوص الداربخ الحديث ص ٦٤٠ - ٦٤٣ .

المصري جلسة غير عادية في ١٤ يناير ١٨٨٠ برئاسة رياض باشا وحضرها السيد «إيفلينج بارنج» المراقب المالي (لورد كرومر فيما بعد) (١) .  
 أما المراقب الفرنسي فكان متغيّباً في باريس فحضر نيابة عنه Liron d'Airoles وخصصت هذه الجلسة لمناقشة بيع الحصص وانتهت بموافقة مجلس الوزراء على بيعها إلى البنك العقاري الفرنسي (٢) .  
 ويبدو أن المديران الجديدان (إيفلينج بارنج وبلينير) قد رتبوا مسألة بيع آخر نصيب لمصر في شركة قناة السويس (١٥ ٪) ، ومن العجيب أن بارنج لم يشر لمسألة بيع نصيب مصر في صافي أرباح الشركة (٣) .

وهكذا اشترى «البنك العقاري الفرنسي» حصة مصر في أرباح شركة قناة السويس في ٢١ مارس ١٨٨٠ مقابل مبلغ ٢٢ مليون فرنك (٨٨ ألف جنيه) (٤)

(١) يذكر هانت Blunt أن سير «إيفلينج بارنج» - كرومر فيما بعد - كان من أسرة تمارس أعمال المصارف باسم Baring Brothers وكان من أصل هولندي ، ويقال بوجه عام أنه من عنصر يهودي . ومن ثم فهو قد اتقى من بداية حياته إلى صميم طبقة المالكين العليا في أوروبا . راجع :

— Moorehead, Alan, The White Nile London. 1963. p. 197.

(٢) عبد العزيز الشناوى ، ما تكلفته مصر في إنشاء قناة السويس ص ١٥٤ ، عبد الرحمن الرافعي - الثورة العرابية والإحتلال الإنجليزي ص ٤٣ ، أحمد صادق موسى : تاريخ الدين المصري العام ص ١٣٨ ، أحمد الحقة - تاريخ مصر الاقتصادية في القرن ١٩ ص ٣٨٨ .

(3) Zayed, M., Egypt's struggle for independence. Beirut. 1956. p. 20.

(٤) راجع نص عقد البيع الموقع بين الحكومة المصرية والشركة المذكورة - الشناوى ، وثائق ونصوص مرجع سبق ذكره ص ٤٠٦ - ٤٣٦ .

ولم تأخذ مصر هذا المبلغ وإنما دفعه رأساً للرابسين الأجانب ضمن أقساط ديونهم. وأسس هذا البنك مع من يدعى د هاردي ، Hardy الانجمازى شركة إسمها :

« الشركة المدنية لاستيفاء نسبة الـ ١٥٪ من أرباح قناة السويس الخاصة بالحكومة المصرية » (١) .

وتأسست هذه الشركة وأصدرت ٨٤٥٠٧ حصة برأسمال قدره ٢٢٢٠٤٠٠٠٠٠ فرنك ومدتها هي نفس مدة امتياز الشركة والذي ينتهى فى ١٧ نوفمبر ١٩٦٨ . ومهمتها تحصيل نسبة ١٥٪ من صافي إيرادات القناة وتوزيع هذا الربح الصافي على مساهمى الشركة المدنية . والشركة فرنسية الجندس ، ومقرها باريس وعلمها المختار « بنك الخصم الباريسى الوطنى » الذى ينوب عنها فى علاقاتها بشركة قناة السويس . وأودعت لديه الوثيقة الأصلية بتنازل الحكومة المصرية عن الحصة المذكورة (٢) .

وإذا تأمنا قيمة حصة مصر فى أرباح القناة خلال السنوات من ١٨٧٥ — ١٨٨٠ ، نجد ازدياد معدلها السنوى كما يتضح من الجدول التالى :

السنة	قيمة نصيب مصر فى أرباح الشركة ١٥٪
١٨٧٥	١٥٩٢٥٦ فرنك ذهبى
١٨٧٦	٣٠٠٤٢٧ فرنك ذهبى
١٨٧٧	٦٧٥٠١٢ فرنك ذهبى
١٨٧٨	٥٤٤٠٦٦ فرنك ذهبى
١٨٧٩	٤١١٧٣٢ فرنك ذهبى
١٨٨٠	١٢٨٤٩٥٢١ فرنك ذهبى (٣)

(1) Funok - Brentano, Christian, Compagnie Universelle du Canal de Suez Paris 1947; p. 249.

(2) Ibid.

(3) Crabitès, Op, Cit. p. 200.

وكان هذا من دوافع تصميم فرنسا على حصولها على هذه الحصة لصالحها .  
وهكذا أسدل الستار على المصدر الثاني للدعم من أرباح شركة قناة السويس  
ونخرجت مصر خاوية اليدين . وفقدت كل ميزة مادية تربطها بقناة السويس .  
فالحديوى اسماعيل قد سلم لانجلترا ٤٤ ٪ من أسهم قناة السويس لبريطانيا عام  
١٨٧٥ . ولم تمر خمس سنوات حتى سلم الإبن ( توفيق باشا ) لفرنسا حصة مصر  
في صافي أرباح قناة السويس عام ١٨٨٠ . ويقدر المؤرخ الايطالى داجلوساواركو  
بمجموع ما حصلت عليه انجلترا من صفقة الأسهم في الفترة من ١٨٧٦ — ١٩٢٢  
بمبلغ ٤٣٠٢٠٦٩٨٣ جنيه إسترلينى أما البنك المصارى الفرنسى فقد حصل من  
حصة الـ ١٥ ٪ عن نفس المدة ١٢٢٢٠٠٠٠٠٠ فرنكا (١) .  
كما انتقد ساماركو تصرف الحكومة الفرنسية بقوله : إذا كانت الظروف قد  
قضت بحرمان الحديوى اسماعيل من الانتفاع بمزايا المشروع ، الذى من أجله  
تحملت مصر أعظم التضحيات ثم فقدت كل حق لها فيه ، حتى حقها فى الرقابة عليه ،  
فإن مصر إن عاجلا أو آجلا سوف تنأى لنفسها ، وسيقتضى لها يوماً ما أن تحصل  
على حقها فى المكاسب ، وسوف تستمد سندها للحصول على حقها من تلك  
التضحيات التى بذلتها فى سبيل تنفيذ مشروع قناة السويس وذلك هو حكم  
التاريخ ، (٢) .  
وقد تحققت نبؤة د ساماركو ، عندما أمنت مصر قناتها فى يوليو عام ١٩٥٦ .

(1) Sammarco, Op. Cit., pp. 351 — 2.

(2) Ibid. p. 352.

## الفصل الثالث

### النتائج الدولية المترتبة على بيع

أسهم مصر في شركة قناة السويس

— أصدقاء الصفقة داخل بريطانيا :

موقف الملكة — الصحف — الشعب البريطاني — حزب المعارضة —  
الصفقة في مناقشات البرلمان البريطاني .

— نتائج الصفقة بالنسبة لبريطانيا :

• هيئة ستوكس واتفاقية ٣ ، ٢١ فبراير ١٨٧٦ .  
• ازدياد النفوذ البريطاني في مصر .

— صدى الصفقة في أوروبا :

المانيا — فرنسا — روسيا — بلجيكا — إيطاليا — النمسا — هولندا .

— موقف الباب العالي من الصفقة .

— سياسة دي لسبس بعد الصفقة .

— أثر الصفقة على مصر : ماليا وسياسيا .





كان لصفقة الاسهم مدى دولى واسع النطاق ، ونتائج عميقة الاثر بالنسبة لمنطقة الشرق الأوسط بصفة عامة ومصر وقناة السويس بصفة خاصة . وفى إنجلترا كان لاصفقة اصداء مختلفة على الصعيدين الرسمى والعممى . وكانت هناك أصوات — فى داخل إنجلترا — تدين الصفقة ، ولكنها كانت ضئيلة بالمقارنة بالتيار العام الذى رحب بها واستقبلها بحماس شديد ، فكانت هذه الصفقة كما وصفها « هالبرج » ، دلائل على الماهرة والجرأة والسرعة والسرية فى نفس الوقت ، فقد أدهش دزربلى العالم ، الذى لم يكن متعوداً على إجراء صفقات بالملايين بهذه الكيفية . فكانت بمثابة تدعيم للامبراطورية والمصالح البريطانية فى حوض البحر المتوسط الذى يظل الطريق البحرى للمهند مفتوحاً ، (١) هذا وقد سرت الملكة فيكتوريا بالصفقة سروراً عظيماً وبالأخص تأثيرها على يسارك ، الذى أعلن قبل أيام فى عجرفة : « أن إنجلترا لم تعد قوة سياسية ، فبسبب موقف إنجلترا السلبى فى عهد جلادستون ، وهزيمة فرنسا ، إعتاد المستشار الألمانى أن يمثل دور السيد فى أوروبا . إلا أن إنجلترا عادت مع دزربلى من جديد إلى سياسة خارجية نشطة وأصبحت رغباتها جديرة بالاحترام . فى عام ١٨٧٥ رأينا كيف ساندت إنجلترا فرنسا فى أزمتها مع ألمانيا (٢) . وصادفت عودة إنجلترا للاهتمام بشئون القارة الاوربية نجاحاً وسرت الملكة سروراً عظيماً ، فهى تشعر أنها قوية جداً إذا كان دزربلى على رأس الحكومة (٣) . وكانت الملكة على حق عندما قالت : « إن إعلان نياً الصفقة سيكون له مدى شعبى فى إنجلترا » (٤) .

(1) Hallberg, Op. Cit. p: 249.

(٢) راجع الفصل الأول من الباب الثالث .

(3) André Maurois, Op. Cit. p. 279.

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 251.

وأثارت الصفقة الصحف البريطانية ، فقد نقلت جريدة « التيمز » — لسان حال رجال الأعمال بلندن — الخبر إلى رأى العام البريطانى فى يوم ٢٦ نوفمبر بقولها : « ان الجمهور فى هذا البلد وغيره سينظر إلى هذا العمل الخطير الذى قامت به الحكومة الانجليزية من نواحيه السياسية لا التجارية . سيعده مظهرة وشيئاً أكثر من مظهرة ، سيعده إعلاناً لنيابنا وشروعاً فى العمل على تحقيقها . إن من المستحيل أن نفكر فى شراء أسهم قناة السويس منفصلاً عن علاقة انجلترا المستقبلية بمصر . أو أن نفكر فى مصر منفصلاً عما يحوم حول الدولة العثمانية من المخاوف ، . . فإذا أدت القساقل أو الاعتداء العنابر جى أو فساد الادارة الداخلية إلى انهيار الدولة العثمانية مالياً أو سياسياً فقد نضطر إلى أن نختاط للحفاظ على سلامة ذلك الجزء من أملاك السلطان الذى تربطنا به علاقة قوية » (١) .

وفى اليوم التالى ٢٧ نوفمبر ١٨٧٥ أشارت نفس الصحيفة إلى موضوع الصفقة فذكرت : « . . . لا شك أننا حصلنا على مصالح فى مصر وإدارتها . وأن هذا العمل سيلزم « حكومة جلالة الملكة » بمواصلة الاهتمام بمصر . فلقد اشترينا نصف أسهم قناة السويس تقريباً وبذلك نصبح أكبر الملاك . ولنا فى حاجة إلى القول بأن الآخرين سينظرون إلينا اسكى مباشر إدارة هذه الملكية . وتدعيم هذه العلاقات الوطيدة مع الحكومة المحلية ومع الدول الأخرى فى العالم . وعليها الآن مسئولية أمن ورخاء مصر » (٢) .

وجاء فى نفس الصحيفة مقالا آخر يهاجم للصفقة على أساس أنها تمت بدون

(١) تودور وتشين ، السائل المصرية ص ٩ .

(2) Hallberg., Op. Cit. p. 250; Cf. Marlowe, Op. Cit. pp.

موافقة البرلمان أو الرأي العام البريطاني وإن هذا العمل سيغير البلاد إلى مرحلة جديدة في السياسة الشرقية ، (١) . وعلمت جريدة التيمز يوم ٢٧ يناير ١٨٧٦ في مقالة أخرى بقولها : علينا بعد حصواتنا على الأسهم المطالبة بحقوقنا السياسية ، وهو الحق الذي يمنع أى تغيير في العلاقات مع الامبراطورية العثمانية ومسح الدول الأخرى . وبشكل عام أى تصرف قد يضر مصالحنا في القناة أو بحريتنا للبرور إلى الهند ، (٢) .

أما بالنسبة لفتات الشعب البريطاني فكانت صفقة الأسهم بالنسبة للثقاتم « شعاع من الضوء » ، وبالنسبة للمتحرر فسكرى « Speculator » ، يمثل في نظره نهضة لمصر ، وللتجار وملاك السفن يمثل تخفيض رسوم المرور وارتفاع لاجور الشحن ، والسياسى كانت سبباً وحركة طليعية : « It floated the vanguard » . وبالنسبة للوطنى كانت بمثابة انتصار سلمى ، وهكذا جاء الخبر لكل واحد في البلاد بإحساس السعادة والأمل واستقبل في كل مكان بالترحيب (٣) .

ويذكر « شارل ليساج » ، أن الصفقة أثلجت صدر الشعب البريطانى الذى فهم أنها بمثابة انتصار على منافس كبير ( يقصد فرنسا ) وأنه بعد قليل ستقوم إنجلترا على شركة قناة السويس وستصبح مستقبلاً لها السيادة على وادى النيل بل كل مصر (٤) .

(1) Ibid., p. 250.

(2) Ibid., p. 251.

(3) Ibid.

(4) Lessage, Op. Cit. pp: 143 —144,

فشراء الحكومة البريطانية للأسهم كان بمثابة حادثة توضح المصالح البريطانية المتزايدة في مصر . وبدأت تلك المصالح عندما حصلت إنجلترا على الهند في حرب السنوات السبع ( ١٧٥٦ — ١٧٦٣ ) وازدادت بافتتاح القناة للملاحة وبلغت الذروة باحتلال إنجلترا لمصر ( ١٨٨٠ )<sup>(١)</sup> . وأصبح المبدأ الذي كرهه رجال السياسة الانجليز خلال القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين ، ان قيام أى دولة باحتلال مصر سيكون ظرفاً حاسماً بالنسبة لمصالح هذا البلد ( أى إنجلترا ) ،<sup>(٢)</sup> .

ومن المحتمل أن تكون الهواجس الفكتورية بامتلاك الاسهم جعلت رأى العام البريطاني يبالغ في أهمية تحويل ملكية الاسهم ، كعامل في تحويل إدارة القناة لإنجلترا ، ولمنع هذه الإدارة من أن تقع في أيدي أخرى من أجل قوة بريطانيا البحرية . وبناء على استراتيجية بريطانيا في القرن التاسع عشر فإن نظرتها الاستراتيجية بالنسبة للسيطرة على القناة يمكن تأمينها إما بجمياد مصر الفعلية ، أو بالاحتلال الانجليزي لمصر . ولقد لجأت بريطانيا إلى الاحتلال العسكري ودعمته وذلك عندما وجدت أن السياسة البديلة وهي تهديد مصر ، والتي انتهتها منذ طرد فرنسا من مصر في مطلع القرن التاسع عشر ، لم تعد فعالة وأن الملكية المالية للقناة في الواقع منفصلة « irrelevant » عن فكرة السيطرة الاستراتيجية<sup>(٣)</sup> .

وكانت وصفة دزيريلي الممتازة — كما وصفها ماريوت Marriot — دفعة جيدة

(1) Marlowe., Op. Cit. p. 307.

(2) Ibid, p. 307.

(3) Ibid.

للسياسة الانجليزية جعلتها تفتح هيئتها على هذه المنطقة (١) :

وعارض جلاستون - زعيم حزب الاحرار - الصفقة ، ووصف هذا العمل بالتسرع الذي لم يكن له ما يبرره ، علاوة على أنه لم يحصل على موافقة البرلمان ، وأنه مخوف بالمخاطر التي قد تؤدي الى متاعب دولية في المستقبل . ويضع على كاهل إنجلترا مسؤولية حرية جديدة بل عبثاً وصفه بأنه شر (٢).

أما جرانفيل فقد رأى في عملية شراء الأسهم نوعاً من الخيانة ليست سابقة ، فالحكومة لا يمكن أن تكون شريكا في مؤسسة خاصة ولا تستطيع أن تفرض رقابتها عليها لوسارت الأمور بشكائها العادي . ولا شك أن ديسليس وروشميلد قد دفعا الحكومة بشدة للاحساس بأهمية أسهم قناة السويس عن طريق تهديدهم بأن رجال المال الفرنسيين سيقومون بشراء الأسهم . وتساءل جرانفيل عما إذا كان هذا العمل سيثير المضاعب الدولية . (٣)

أما لورد لانسدون ، Lansdoun ، فقد اعتبر الصفقة تدخلا في السياسة الشرقية (٤) .

وكتب هاموند ( Hammond ) إلى لا يارد يعرب له عن دهشته من تصرف الحكومة : نحن نقف كأمة في وضع عجيب ملتزمين بنصوص عقد الإمتياز التي صدق عليها الباب العالي من جهة ، وإلى خبث الخديوى :

(1) Marriot, J.A.R., The Eastern question. Oxford 1934.  
p. 337.

(2) Wilson., Op. Cit. p. 51.

(3) Granville to Gladston, 28.11.1875, Ibid. p. 52.

(4) Lord Lansdoun to Granville., 28.11.1875, Ibid.

« roguery of the khedive » من جهة أخرى . وكنا مطالبين أن نقف موقف الحياد بينها ، (١) .

ومن بين المعارضين أيضاً للصفقة « لورد هارتنجون » (Hartington) ، أحد أقطاب حزب الأحرار (٢) .

أما جون برايت « John Bright » (٣) . فقد اعتبر الصفقة بمثابة ضربة قاضية على إستقلال الإمبراطورية العثمانية وسيادتها ، وأهد وجهة نظر لورد دربي ، وإقترح دعوة الدول للمشاركة في وضع يدها على القناة ومرافقتها وحراستها . وبذلك تأمن إنجلترا العداء وتأمين مصالحها في القناة (٤) .

وتوضح مناقشات مجلس العموم واللوردات البريطانى للصفقة الأسهم للسياسة البريطانية تجاه قناة السويس فقد جرت مناقشات ساخنة في المجلس خلال ٨ ، ٢١ ، ١٤ فبراير ١٨٧٦ . هذا وعندما تمت أحداث الصفقة (١٦-٢٥ نوفمبر ١٨٧٥) لم يكن البرلمان البريطانى في دورة إنعقاده .

عقد البرلمان البريطانى أولى جلساته يوم ٨ فبراير ١٨٧٦ (٥) . وقد افتتحته

(1) Hammond to Layard., 30.11.1875, Ibid. p. 53.

(2) Hartington to Gladstone, 11.12.1875; Ibid.

(٣) جون برايت أحد أقطاب حزب الأحرار البريطانى .

(4) John Bright to Granville; 5.1.1876. Ibid.

(٥) تم نشر مناقشات مجلس العموم البريطانى ومجلس اللوردات بالتفصيل عن أحداث صفقة بيع أسهم قناة السويس بجريدة شركة قناة السويس في أعدادها أرقام ١٤٩ ، ١٥١ ، ١٥٢ ، ١٥٣ ، بالغة الفرنسية .

الملكة قائلة : « لقد وافقت على الشراء ، أملا على موافقتكم وأصديقكم على هذه الأسهم التي تخص الخديوى فى قناة السويس ومعتمدة وكلى ثقة فى مساعدتكم لى لإنهاء هذه الصفقة التي تعتمد عليها مصالح القصب بعمق ، (١)

وتناول مجلس اللوردات صفقة الأسهم بالناقشة فى جلسة ٨ فبراير ١٨٧٥ فتحدث لورد أبردين « Aberdeen » معبراً عن رأيه بقوله : « إن الحكومة البريطانية قد تصرفت بششاط وبسرعة ، وأن البرلمان سيوافق على الإجراء الذى اتخذته الحكومة وأنه إذا لم تكن الحكومة البريطانية قد سارعت بالشراء ، لوجد الخديوى مشتريين آخرين » (٢) .

وتحدث لورد جرانفيل ، فأشار الى الموافقة العامة التي صاحبت إعلان نيا شراء إنجلترا للأسهم . وذكرهم بمعارضة « المرستون » للمشروع ، والتي كانت من نتيجتها إبعاد رأس المال البريطانى عنه ، وأدت بطريقة عكسية الى إثارة رأس المال الفرنسى . وأن الشعب الفرنسى أدى بهذا خدمة لإنجلترا . وأن الحكومة البريطانية لم تتوقف عن التفكير فى قناة السويس ، للمساهمة فيها . وأنه قد حدثت مفاوضات فى فترة سابقة بين دى لسبس وأعضاء الحكومة البريطانية وفشل

(1) « I have agreed to purchase, subject to your sanction the shares which belonged to the Khedive of Egypt in the Suez Canal, and rely with confidence on your enabling me to complete a transaction in which the public interests are deeply involved.»

— Bulletin Décadaire, No. 140, 12.2.1876. pp. 1-2.

(2) Bulletin Décadaire; No. 151, 2.3.1876, ».

مفاوضات دى لمبس ، وطلب جرانفيل أن يكون موقف الحكومة البريطانية  
مخلصاً وصريحاً . كما طلب معرفة ما إذا كان شراء الأسهم عمل سياسى ، أم هو  
وسيلة للحصول على نفوذ مؤثر فى إدارة قناة السويس ؟ ثم تساءل جرانفيل ،  
على أى شىء يعتمد مالك الأسهم المحرومة من الأرباح طيلة تسعة عشر عاماً لضمان  
حرية الطريق للهند ؟ وأبدى شعوره بالأسى لأن البرلمان لم يدع قبل لاتمام  
الصفقة (١) .

بعد ذلك تحدث لورد دربي - وزير الخارجية - فأوضح أهمية قناة السويس  
التي تم تنفيذها كلية برؤوس أموال أجنبية وذكر : " أنه لا يريد انضمام لورد  
المستقون ، ولكنه يقرر أن القناة قد تمت ، على الرغم من معارضة انجلترا ،  
وأن التخديوى أراد بيع أسهمه ، وحيث أن القناة هى الطريق الرئيسى للهند ، وأن  
أربعة أخماس السفن العابرة للقناة انجليزية ، فقد رأينا ضرورة حصولنا على  
نفوذ . ولذا لم نترك الفرصة تفوت منا واقدمت الشراء بطريقة شاذة لأن البرلمان  
لم يكن منعقداً وكانت مسؤولية الوزارة كاملة . ولاننا فى حاجة الى ضمان مرورنا  
عبر مصر ، وعدم وجود أى نفوذ أجنبى على هذا الممر . وأن مصالحنا فى الشرق  
أكبر من مصالح أى دولة أخرى ، لذا نرغب فى تدعيم حرية المرور عبر هذا  
الطريق الجديد ورد دربي على النقطة التي أثارها جرانفل وبخاصة بالمفاوضات  
التي تمت فى مصر مع أحد أعضاء الحكومة الوصول الى تسوية لبعض المشاكل  
التي قامت بين الشركة وعملاء القناة الملاحية ، وأيضاً بهدف الوصول الى طريقة  
لإدخال العنصر الإنجليزي فى إدارة الشركة ، فقال : " إنه لا يوجد صرف فيها يخلق  
بها قنابله ، وأننا قد اغتنمنا فرصة عرضت لنا ، ومن جهة أخرى يعد أن تهدأ



انفعالات الدهشة ، فلأظن أنه يوجد في أى جزء من العالم إحساس بالشك ضد سياساتنا في هذا الصدد (١) .

وفي نفس الوقت قام مجلس العموم البريطانى بمناقشة الصفة فنى بجاسة يوم ٨ فبراير ١٨٧٦ تحدث العضو : « Ridley » مثلياً على شجاعة دى لسبس وعلى حمله بعد أن صمم على انمادة الى أن تم فتح الطريق الذى ربط الشرق بالغرب ، ورغم عدم مساهمة انجلترا مالياً فى المشروع ، فقد تم وتأكيد لها بعد الافتتاح أن هذا العمل الملاحة ضرورى لوحدها السياسيه بدرجة لا تقل عن وحدتها التجارية . وأشار العضو الى المناقشات الخاصة بمشكلة التحويلة وبناء عليه فإن شراء أسهم الخديوى فى قناة السويس يجب أن تقابل بالموافقة الإجماعية . ووصف ريدلى عملية الشراء « بأنها عمل سياسى قومى » ، رفع وصان كرمة الأبراطورية البريطانية ، (٢) .

وأكد العضو ، Mulholland ضرورة حرية القناة . وأن الحكومة البريطانية قد أكدت حرية القناة بشرائها لاسم الخديوى فى قناة السويس . ووصف عملية الشراء بأنها عمل حرج وليس له سابقة ، ولكن الحكومة وافقت على هذا الاجراء من أجل حفظ مستقبل الهند ، وهذا الجزء الحيوى للامبراطورية ، (٣) .

أما الماركيز هارتنجتون « Hartington » ، فبعد أن مدح عملية الشراء وأهميتها لانجلترا ، رأى أنه كان من الأفضل دعوة البرلمان للانمقاد لمثل هذا العمل

(1) Ibid.; p. 2;

(2) Ibid.

(3) Ibid.

الخطير ولتجنب الأفكار المخاطنة والمبالغيات المؤسفة الكثيرة التى إنتشرت فى إنجلترا وأوربا . وطلب أن توضح الحكومة للمجالس بالتحديد الطريقة التى وصلت بها الحكومة لغرضها ، وطريقة تأمين القناة وقت السلم والحرب . وأنه لا يتقصد أن عملية شراء الأسهم قد ضمنت الأمن للقناة فى وقت للحرب . وتساهل عن النفوذ الذى حصلت عليه الحكومة فى إدارة القناة . كما ذكر أن نفوذ إنجلترا ، داخل الجمعية العمومية لحملة أسهم قناة السويس محدود لأن الأسهم التى اشترتها إنجلترا محرومة من الأرباح طيلة التسعة عشر عاماً القادمة ، وبالتالي فإن هذه الأسهم ليس لها نفوذ مباشر أو غير مباشر فى جلسات المساهمين ، وعلى ذلك فإن هذه الأسهم ان تقييد بريطانيا فى جلسات الجمعية العمومية لحملة الأسهم (١) .

ثم تكلم دزويل بعد ذلك فى الجلسة ، فسرد الأحداث المختلفة التى سبقت قرارات مؤتمر الإستقامة الدولى للحمولة ١٨٧٣ ، وهذه التى أعقبت المؤتمر واتى كان من نتائجها فرض هذه القرارات بالقوة المسلحة على شركة قناة السويس بإرسال عشرة آلاف فرد مسلح إلى مسرح الأحداث (٢) .

وذكر د كليف أن دى اسبى قد نفذ الأمر ، واتخذ بعد ذلك موقفاً عدائياً لاسم بالاجتجاج المستمر على الباب العالى للخسارة التى سببتها رسوم المرور الجديدة ، وقال إنه يقع على عاتق الحكومة البريطانية منذ ذلك الوقت مسؤولية البحوث عن حل بكل الوسائل مع شركة قناة السويس . فالوضع ليس صراع بين الحق المجرد والقوة الغاشمة ، فالعالم لا يحكم بهذه الطريقة ، وإنما يحكم بالتفاهم والتحكيم

(1) Ibid. pp. 2 — 3.

(٢) راجع الفصل الثانى - الباب الثانى - الخاص برسوم المرور .

وبالتنفيذ ، واختلاف المصالح والاعتراف بحقوق الآخرين ، وعن طريق الرأي العام الناتج من التفاهم الحسن ، كما ذكر دزيريلي أن الوقت لم يحسن بعد لعرض تفاصيل المفاوضات الخاصة بالصفقة . وذكر أنه إلى أن يتم التوصل إلى رأى فى هذا الموضوع فإنه يجد الفرصة سانحة لرؤية المصالح الانجليزية تمثل بشكل مرضى داخل إدارة الشركة ، (١) .

وتابع مجلس العموم البريطانى جلساته لمناقشة الصفقة فعمد جلسة بتاريخ ١٤ فبراير ١٨٧٦ تحدث فيها وزير الخزانة د نورثكوت ، بإسهاب ، فطلب فى بداية الجلسة اعتماد مبلغ ٠٠ ر ٠٨٠ ر ٤ جنيه استرلينى قيمة شراء أسهم الأخديوى فى قناة السويس بما فيه عمولة روتشيلد ومصاريق الشراء . وبعد أن برر السبب فى عدم دعوة البرلمان بصفة عاجلة ، سرد أهمية قناة السويس وخطوات إنجائها والموقف البريطانى منها ، والشك الذى انتاب الفكر البريطانى لإزاء تحقيق المشروع وفائدته لإنجلترا والمشاكل السياسية التى ستثيرها القناة لإنجلترا ، وبين نورثكوت كيف إمتنع كل من البرلمان والحكومة عن مساعدة مشروع قناة السويس من بدايته ، بل وإعاقته وعدم إنجائه ، إلا أن القناة تمت وثبتت فائدتها لإنجلترا على الرغم من العقبات والمشاكل السياسية التى أثرت ضد المشروع (٢) ، ثم قدم للمجلس تقريراً عن حركة الملاحة بالقناة منذ افتتاحها موضحاً بها حركة ملاحة السفن البريطانية ، والفائدة التى عادت على التجارة

(1) « Il ya toute chance de voir les intérêts anglais suffisamment représentés dans l'administration de la compagnie. » Bulletin Décadaire, Ibid. p. 3.

(2) Ibid.

البريطانية وخطورة هذا الممر الملاحي لبريطانيا ، ثم برر شراء الأسهم بقوله :  
« إذالم نتم بشراء هذه الأسهم فإن الآخرين كانوا سيقومون بشراؤها ، (١) وهي  
حجة ترددت كثيراً على لسان المؤيدين للصفقة . ورد نورثكوت على انتقاد أحد  
الاعضاء بأن الأسهم التي اشترتها الحكومة لن تعطأها أرباحاً وإن تحصل سوى  
على عشرة أصوات في الجمعية العمومية لحملة الأسهم ، مؤكداً بأن الحكومة لن  
تترك هذه المسألة بدون حل (٢) .

وأضاف بأن الحكومة ليس لديها النية في جعل القناة أداة سياسية تخدم أغراضها  
ورغباتنا ولكنها ترغب في ألا ترى هذه الآلة السياسية تدار ضدها (٣) . وردة  
على موضوع عدم أهمية شراء الأسهم بالنسبة للقناة في وقت الحرب ، عنه في  
وقت السلم . فرد بقوله : « أنه يعتبر شراء الأسهم وسيلة لمنع المشاكل وصون  
السلام ، ثم شرح الجوانب العالمية للصفقة ، والاتصالات التي تمت بين الكولونيل  
ستوكس Stokes ممثلاً للحكومة البريطانية ودي لبسبس ممثلاً للشركة ، لدراسة  
المسائل المتعلقة برسوم المرور والحمولة لوضع حد لها وإرساء قواعد بشأنها ،  
والتي كانت سبباً لكثير من الإضطرابات ، وأدت للمباحثات إلى قبول دخول  
ثلاثة أعضاء انجليز في مجلس إدارة شركة قناة السويس (٤) . وأنهى وزير

(1) Ibid. No: 152, 12.3.1876. p. 2.

(٢) كانت تجري مفاوضات آنذاك بين دي لبسبس وستوكس بهذا الشأن .

(3) « Nous n'avons pas l'intention de faire du Canal  
une machine politique servant nos propres desseins,  
mais nous etions très désireux de ne pas voir cette  
machine politique dirigée un jour contre nous » .  
Ibid.

(4) Stokes to Derby, Cairo 23.2.1876. Parl P. Egypt No.  
9 (1876).

الخزانة كلمته بقوله : إن شراء هذه الأسهم ، كما نتقده في مصلحة إنجلترا ومصلحة مصر ومصلحة الشركة التي أصبحنا شركاءها ، وإننا لنشعر بالود نحو هذه الشركة العظيمة ونحو مؤسستها ومتبذئها ، ولدينا الرغبة في المساهمة في هذا المشروع الخطير ، وإن أعتقد أن إنجلترا قد ارتكبت خطأ كبيرا في عدم الاعتقاد بقيمة المشروع في أول الأمر . وآمل ألا نكون قد تأخرنا كثيرا في هذا المشروع الآن بعد أن نضج وأثمر . وسيتقدر أن يكون هذا المشروع ملكا للبشرية جمعاء على مدى الدهر . وإنه من دواعي الاعتبار الكبير أن نرى إنجلترا وقد قامت ببهمتها في تأمين مستقبل ذلك المشروع العظيم (١).

ولقد لعب هذا الاطراء دوره في التأثير على دى اسبس ؛ فلم يذله أول مرة على المستوى الرسمي يجد المديح وكان هذا بداية عصر جديد لدى اسبس وإشركته .

ثم تحدث جلادستون في المجلس فأثار الالتهابات الشديدة للحكومة وطلب منها أن تضع أمام المجلس المستندات الرسمية الخاصة بالصفحة حتى يكون على علم بها . وكان من رأى أن هذا الموضوع لا يجب معالجته من وجهة نظر الأحزاب السياسية ولكن يجب أن يطرح للبحث أمام العالم . فأوربها أيضا مصالح في هذا الموضوع كبيرة كمصالح إنجلترا . وأن أى ضعف في الرأى أو الحجة ستكون مثار نقده خطير لإنجلترا . كما انتقده جلادستون قيام المجلس بالتصويت على المشروع دون أن تضع الحكومة في مكتب المجلس ، المستندات الرسمية (٢) . ورد عليه وزير الخزانة بأن المطبوعة في سبيلها لطبع بيان بحالة

(1) Bulletin Décadaire, op. cit. p. 2.

(٢) تم نشر بعض الوثائق الخاصة بالنيابذة الصفحة - المراسلات الدبلوماسية - في مضابط البرلمان البريطاني ، والتي استقيت منها مادة هذا الباب راجع : Parl. P. Egypt No 1 (1876).

الشركة وسيوزع على الاعضاء : ثم طلب دزربلى تأجيل جلسة المجلس إلى يوم ٢١ فبراير (١) .

وفي جلسة يوم ٢١ فبراير ، وهى الجلسة الختامية فى المجلس ، تحدث العضو Lowe وزير المالية السابق - فناقش الجانب المالى الذى قام به بيت آلبرت وشريكه لحساب الحكومة الانجليزية . ورأى أن للصنفه لها ثلاثة جوانب : جانب سياسى ومالى كما أنه وسيلة للحصول على نفوذ فى إدارة القناة . وأشار الى إستقبال الصحافة والرأى العام الإنجليزى للخبير على أساس أنه فتح جديد للسياسة الانجليزية الجريئة بعد انحود طال فترة من الوقت . واعتقد أن الحكومة ستتشىء بحجة لها فى مصر ، على الرغم من إنكار الحكومة لهذه الفسكرة (٢) ، كذلك تعرض د لوى ، فى كلمته لبعثة كيف ، Cave ، إلى مصر . فذكر أن الحكومة البريطانية لم يكن لديها المعلومات الكافية عندما اتخذت قرارها بشراء أسهم الخديوى . ورأى أن شراء إنجلترا للأسهم كان الهدف منه الحصول على عدد من الاصوات متناسباً مع كمية الأسهم . ولكن وزير الخزانة اعترض عليه وأكد له خطأ اعتقاده (٣) .

(1) Bulletin Décadaire; Op. Cit. p. 3.

(2) « On crut que le gouvernement allait établir un protectorat en Egypte. Le gouvernement à répudié cette idée, et cela acausé un grand désappointement ».  
Ibid.

(٤) المادة ٥٦ من قانون الشركة . تعدد اكبر نسبة للاصوات فى الجمعية العمومية  
طولة الأسهم بشرة اصوات فقطهما كان عدد الأسهم التى يمتلكها العضو .  
راجع :

— Roux, Ch. Op. Cit. T. 1, pp. 461 - 462, 362 - 363,

وجدير بالذكر أن د. لوى ، كان قد رشحه درجى للبعثة الخاصة بدراسة حالة مصر المالية بناء على طلب اسماعيل ، إلا أن د. زربلى رفض ترشيحه (١) . ثم ذكر د. لوى ، فى معرض انتقاده ، لمسألة قيمة الاسهم التى اشترتها بدون إعطائها سوى عشرة أصدوات فقط ، فتسأل عن قيمة العشرة أصدوات فى معارضة النفوذ الفرنسى المبادئ فى مجلس الإدارة ، ومسألة الإحتكام للمحكم الفرنسى فى أى نزاع ينشأ مع الشركة . وأنهى حديثه بقوله : « إذ استطاع أى أحد أن يبرهن لنا أن الحكومة كانت تعلم أنها عند شراء الاسهم لم تشتتر أى حق للتصويت فإننى سأكون مقتنعا » - وأسحب انتقاداتى (٢) . »

ورد العنبر د. ولف ( H. Wolf ) على انتقادات د. لوى ، ، موضحاً ضعف حجته وعلق على النقطة التى أثارها بخصوص بعثة كيف فذكر أنه لعل علاقة لها بموضوع شراء الاسهم . وهاجم النقطة التى أثارها د. لوى ، عن الرغبة فى إقامة حماية أو ممارسة النفوذ الكلى فى مصر . وقال : « انه يعتقد بل ويأمل بأن العمل الذى قامت به الحكومة ( شراء الاسهم ) سيكون خطوة أولى نحو إيجاد تفاهم بين دول العالم (٣) . » وعاد د. جلادستون ، إلى التحدث فبين ضرورة توضيح الحكومة لمسألة نسبة العشرة أصدوات الخاصة بأحقية التصويت فى الجمعية العمومية لحالة الاسهم وكيف لم تفلح لهذه النسبة عند الشراء أما المسألة المالية

(1) Buckle, Op. Cit., p. 454; Cf. Kinross, Op. Cit. p. 273.

(2) Bulletin Décadaire; No. 152. Op. Cit. p. 3.

(٣) راجع خطاب H. Wolf فى مجلس الموم البريطانى جلسة ٢١ فبراير.

فبأبقة خطيرة وحسد المبادئ الماويه . وكان من الواجب على وزير الخزانة أن يطلب من بنك إنجلترا أو يخاطب الرأي العام ولا يلجأ الى بيت مال خاص للحصول على المال ، وذلك جلاستون المجلس بدور إنجلترا في اتفاق بعض الدول البحرية فيما بينها ضد شركة قناة السويس في مسألة الجحولة (١) ، وتساءل عن النموذ الشرعي الذي كسبته إنجلترا من وراء عقد صفقة الاسهم ذلك لأن الاسهم لن تمنح إنجلترا ميزة في الجمعية العمومية للساهمين ، لأنها محرومة من الارباح طيلة تسعة عشر عاماً (٢) .

كذلك أصدر جلاستون بعد بضعة أيام ما أسماه « خلاصة بحث » ، a syllabus على شكل أسئلة واعتراضات ، شملت ٢٧ سؤالاً ، وهي تلخيص لكل الاعتراضات التي أثيرت ضد الصفقة (٣) وهكذا تولى كل من جلاستون ولوى الهجوم على الحكومة ، ولم تنجح انتقاداتهم ، فلقد أثنى معظم المنحدين على خطوة الحكومة ، والفائدة التي ستعود على البلاد من وراء هذه الصفقة . ورد دزيرلي على انتقادات جلاستون ، منهيها مناقشات جلسة يوم ٢١ فبراير والأخيرة ، ففندها وأشار إلى المشا كل الضخمة التي ألقى جلاستون ظلالها على المناقشات وقال : « انه هنا لحماية البلاد ضد هذه التعميدات » (٤) .

(١) انظر الفصل الخامس « بمشكلة رسوم المرور » وكان ذلك في عهد جلاستون ، إلا ان تنفيذ قرارات مؤتمر الجحولة كان في عهد دزيرلي ٢٩ ابريل ١٨٧٤ .

(٢) راجع خطاب جلاستون في جلسة مجلس العموم البريطاني يوم ٢١ فبراير : — Bulletin Décadaire No. 153, 22.3.1876, p. 2.

(٣) راجع بالتفصيل مجموعة الأسئلة التي كتبها جلاستون ونشرت في كتاب :

Fitzgerald, Op Cit. T. ii, pd 300 - 3.

(٤) Bulletin Décadaire, Op Cit.



ثم أضاف «إن الجدل ان ينفدنا ولن يقدمنا للامام وان يزيد من قوتنا أو يحسن مركزنا لأننا ، نخاف من التعقيدات ، والتي هي بالتأكيد نظرية جديدة في السياسة الانجليزية ، وهي واحدة من الامور التي اعتقد أن مجلس العموم لا يمكن أبدا أن يصدق عليها . وأني دزيلي حديثة مؤكدا بقوله : «انه قد زكى حماية الشراء ليس كصفة تجارية وإنما من الجوانب السياسي ، واحدى هذه الأهداف في اعتقادي هي تقوية الامبراطورية» (١) . . . . . وهي تلك الروح التي تقبلت بها البلاد الخبير . وان شعب انجلترا يرغب في المحافظة على الامبراطورية وتقويتها ، ولن يتزعجوا إذا زاد حجمها (٢) ، لأنهم يعرفون أننا نحصل على قبضة قوية ومصالح في هذا الجزء الهام من افريقيا . ولأنهم يعرفون أن هذا العمل يؤمن لهم الطريق الرئيسى إلى امبراطورية الهند ومستعمراتنا الأخرى . وأن الشعب البريطاني قد عرف منذ الوهلة الأولى الحكمة من الخطوة التي اتخذناها والتي منصديق عليها هذه الليلة ، (٣) . ثم عرض الاقتراح على المجلس للتصويت فصدق عليه المجلس بالإجماع (٤) .

وصدرت صحيفة « التيمس » في الصباح التالي عقب تصديق البرلمان ،  
بالعنوان الآتى :

« الأمة تدخل بسلام في ملكيتها الجديدة » :

(1) Ibid.

(2) Ibid.

(٣) راجع خطاب دزيلي بالتفصيل في الجلسة الختامية للمجلس يوم ٢١ فبراير

عام ١٨٧٦ : Ibid.

(4) Ibid.

• The nation enters Peaceably on its new possession • . (١)

وتوقع دزيريل قيام معارضة ضده في البرلمان ، ويبدو ذلك من الخطاب الذي بعث به إلى صديقه ، اللادي شستر فيلد ، فقد ذكر لها : « إنني أعتقد أن موضوع قناة السويس قد أصبح البلاد ، ومع ذلك فإنني أتوقع أن تجوز المعارضة نفسها قبل افتتاح البرلمان للهجوم على » (٢) ومع ذلك — كما رأينا — صوت المجلس على دفع مبلغ الأربعة ملايين جنيه في الأسبوع الثاني لانعقاد الجلسات ودافع دزيريل عن صفقة الأسهم « بأنه محل متصل بالسياسة العليا ، وأن إنجلترا كانت قوة في حوض البحر المتوسط بتبقيتها القوية على هذه المياه والتي يجب ألا تتدخل عنها وأن السياسة الانجليزية ليست عدوانية ، ويجب عليها ألا تشغل نفسها بإعادة تقسيم الأراضي في هذه المنطقة طالما لم تعرض حرية البحار والسيادة التي نمارسها للخطر . وقناة السويس تمثل حلقة في سلسلة الحصون التي نملكها في طريق الهند » (٣) .

وأرسل دزيريل للسلطة يبلغها بانتهاء العمل الضخم بشراء أسهم قناة السويس بطريقة مرضية ووافق مجلس العموم ، ولم تجد معارضة جلال ستون أي تأثير على المجلس (٤) .

وعلى أي حال فإنه رغم تلك الانتقادات التي وجهت للحكومة المحافظين فإن هذه الصفقة قد قوت من مركز دزيريل في الحكومة الانجليزية ، ومن مركز

(1) Kinross, Op. Cit. p. 274.

(2) Disraeli à lady Chesterfield, 5. 12. 1875. Lettres intimes, Op. Cit. p. 153.

(3) Buckle, Op. Cit. T. V. p. 461.

(4) Ibid.

المحافظين في إنجلترا ، ومن مركز إنجلترا في أوروبا والعالم وفي مصر ، وأيضا في إدارة شركة قناة السويس بدخول ثلاثة أعضاء انجليز في مجلس إدارة الشركة (١) .

وكان دى اسبس - كما نعلم - قد منع الحكومة المصرية من التصويت في اجتماعات الجمعية العمومية لحملة الأسهم ، على الرغم من أن الحكومة المصرية كانت تحمل ٤٤ ٪ من إجمالى أسهم الشركة ، وذلك بحجة أن الخديوى تنازل عن كوبونات الأسهم لمدة ربع قرن ( حتى ١٨٩٤ ) بقرار الجمعية العمومية لحملة الأسهم فى ٢٤ أغسطس ١٨٧١ (٢) . وهكذا عندما انتقلت ملكية الأسهم لإنجلترا لم يعطها أى حق قانونى لائى إدارة على الإطلاق . وكان هذا سبباً فى توجيه الانتقادات للحكومة فى مناقشات مجلس العموم البريطانى - كما رأينا - ولم تستطع الحكومة الرد عليها رداً مقنعاً . ولم يكن لورد دربي يجهل هذه الحقيقة لأن السكرلونييل ستوكس ، وهو من خبراء إنجلترا فى موضوع قناة السويس ، كان قد أخبره بهذه الحقيقة فى ١٩ نوفمبر ١٨٧٥ (٣) .

هذا ولم يمر يومان على إتمام صفقة الأسهم حتى سارعت إنجلترا ، منتهزة طلب إسماعيل السابق - فى ٢٠ أكتوبر ١٨٧٥ - بإيقاد بعثة لدراسة حالة مصر المالية ، حتى بعثت الحكومة البريطانية ببعثة خاصة برئاسة «ستيفن كيف» ( Stephen Cave ) عضو مجلس العموم البريطانى ، وكبير القائمين على شئون المدفوعات . وكان اختيار كيف بناء على مشورة دزيريلى . فقد بعث بخطاب

(١) محمد مصطفى صفوت ، إنجلترا وقناة السويس - ص ٦١ - ٦٢ .

(2) Roux, ch , Op. Cit. T. i, pp 462 - 463.

(3) Hallberg, Op. Cit. 247.

إلى لورد دربي في ٢٦ نوفمبر يخبره فيه : « إنني لست موافقا على تعيين السيد  
« لوى » للبعثة ، لأنه خلال حياته قد تشاجر مع كل فرد . ونحن في حاجة إلى  
شخص هادئ له روح استرخائية في التعامل مع المصريين ، ولا يمارض  
انطباعاتهم واقتراحاتهم من أول وهلة ، بل ليصحح لهم ويفيدهم في الوقت المناسب .  
ولذا فاني أعتقد أن السيد / كيف ، وهو إنسان له معرفة مالية وتجارية عظيمة  
وهو خريج أكسفورد ، وكان مديراً لأحد البنوك ووزيراً للدولة ، يصلح لهذه  
المهمة . ولا داعي للتأخير في تعيين أحد الأشخاص » (١) .

وكان الكولونيل ستوكس عضواً في هذه البعثة أيضاً (٢) . وكانت التعليقات التي  
زود بها ستوكس هي : « عليك أن تساعد مستر كيف وتدلي له بالنصح فيما  
يتعلق بمسؤولياته الخاصة بكونه مبعوثاً وأن تزوده بما لديك من خبرة بشئون  
البلد والشعب مما تتوفر لديك أثناء خدمتك السابقة في الأملاك العثمانية . كما  
تود حكومة جلالة الملكة أن تنبأ حث مع ممثلها وقنصلها العام في مصر فيما يتعلق  
بمسألة شراء أسهم قناة السويس وأن تقدم تقريراً عن الوضع الذي ستشغله  
حكومة جلالة الملكة باعتبارها صاحبة هذه الأسهم . وعن أي إجراء قد يكون

(١) Disraeli to Derby; 26. 11. 1875, Buckle, Op. Cit. T. 5.  
p. 454.

(٢) تكونت البعثة من كيف وستوكس وفكتور بوكلي Victor Buckley  
موظف بالخارجية و W. H. white نائب مدير الحسابات ، وزارة العربية A.C Taylor  
ويطلق أحمد عبد الرحيم على ذلك بالأهمية التي خلقتها إنجلترا عليها . راجع  
والسألة المصرية ص ٢٩ . وراجع أيضاً بالتفصيل عن هيئة كيف :

Sabry, M., L'Empire Egyptien, Op. Cit. pp. 167 - 180.

مرغوباً فيه اهتمام أقصى ربح من الصفقة ، (١) .

يتضح من هذا الأهمية البالغة التي علقها الحكومة البريطانية عمل هذه البعثة . وعلى الرغم من أن لورد دربي حاول نفي أى تدخل في شئون مصر الداخلية بهذه البعثة ، إلا أن إدوارد ديسى : « Dicey » — صحفي انجليزي — يذكر أن دزيريلى كانت تحدوه الرغبة في فرض الحماية على مصر على مسؤوليته الخاصة دون أن يأخذ رأى زملائه في الوزارة وخاصة دربي ، الذى كان يخشى التورط في مقامرات استثمارية جديدة (٢) .

وعلى أى حال لم يلبث ستوكس أن دخل في مفاوضات مع دى لسبس حول إمكانية التوصل إلى اتفاق فيما يتعلق برسوم الروب وإدارة القناة (٣) وبعد الدراسة توصل ستوكس إلى رأى بأن قرار الشركة عام ١٨٧١ غير قانونى وأن أسهم الخديوى استعادت قوة حق التصويت بالكامل على الرغم من أن الأسهم بدون (كوبونات) (٤) . وأضاف أنه ليس فقط من حق بريطانيا التصويت ، بل ذهب أبعد من ذلك ، وأعلن أن الأسهم لا يملكها شخص واحد ولكن أمة . وأن المواد القانونية لم تطبق حالة الأمة :

« Do not apply to the case of nation » . (٥) . وعلى ذلك أوصى

(١) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر والمسألة المصرية هامش ص ٢٩ - نقلاً عن

ف و ٧٨٠/٥٤٠ ، مسودة رسالة مؤرخة في ٦ ديسمبر ١٨٧٥ .

(2) Dicey, E., The story of Khedivate., pp. 138 - 141.

(٣) راجع بالتفصيل مفاوضات الكولونيل ستوكس مع دى لسبس في :

Parl. P. Egypt No. 14 (1877).

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 248; Cf. Marlowe; Op Cit p. 30٩.

(5) Hallberg, p. 248.

ستوكس بأن الاسهم يجب أن تكون ثابتة بوصاية الحكومة . وعليه فإن الحكومة البريطانية يمكنها أن ترسل ٧٠٦ وصى : « Trustees » للاسهم التي تمتلكها (١) . ولكل واحد منهم عشرة أصوات وهو الحد الأقصى المسموح به . وبذلك يكون لهم الحق ٦٠ ٧ صوتاً وبذلك يصبحوا في مركز يسمع لهم بالسيطرة على شؤون الشركة (٢) .

وبعد مناقشات استمرت أسابيع عديدة بين دى لستيس وستوكس انتهى الامر باتفاق بينهما في ٢ فبراير ١٨٧٦ على إعطاء إنجلترا نسبة العشرة أصوات في الجمعية العمومية لحلة الاسهم وتعيين ٣ مديرين بريطانيين في مجلس إدار شركة قناة السويس ؛ عينتهم الحكومة البريطانية وهم : ستوكس وستانول وولسون : « M. Colonel J Stokes, Edward James Standen, Rivers Wilson » وصار التصديق على هذا القرار من جانب شركة القناة في جلسة يوليو ١٨٧٦ في الجمعية العمومية للمساهمين . وعدلت ( في نفس قرار هذه الجلسة ) المادة ٢٤ من قانون الشركة والتي كانت تنص على : —

« تدار الشركة بمعرفة مجلس مكون من ٣٢ عضواً يمثلون الدول المختلفة التي يهملها هذا المشروع وينتخب هذا المجلس لجنة تكلف بإدارة الشركة والبت في شئونها » (٣) . وبذلك أصبح مجلس إدارة الشركة ٢٤ عضواً بدلاً من ٢٢

(١) وهي تتأهل النفس الفرنسية في المادة . من قانون الشركة كلة : Mandataire :

( حسب كالاتي : ١٧٦٦.٠٢ سهماً — ٢٥٠ (سهماً لكل وصى) = ٧٠٦ × ١٠ )

( أصوات الحد الأدنى = ٧٠٦٠ صوتاً ) .

Halberg., Op. Cit. p. 248; Cf. Marlowe, Op. Cit. p. 308.

(2) Bulletin Décadaire, No. 163, 2, 7. 1876. pp 5 - 8. Cf.;

No. 197., 12. 6. 1877. p 4.

(3) Roux, Ch., Op. Cit. T. i. p. 456,

عضو (١) . ولم يجد دى لسبس صعوبة فى أخذ موافقة المسديوى على هذا القرار (٢) . وقد أصبح نسبة عدد الاعضاء الانجليز فى مجلس الإدارة يساوى  $\frac{1}{8}$  مجموع عدد الاعضاء . ثم زيد عدد أعضاء مجلس الإدارة ثانية عام ١٨٨٤ إلى ٣٢ عضواً . وحيث أن المادة ٢٨ من قانون الشركة تنص على أن يكون كل عضو فى مجلس الإدارة مالكا لمائة سهم غير قابلة للبيع وتحفظ بحرينة الشركة طارل مدة ادارته ، لذلك اشترت الحكومة البريطانية ٢٠٠ سهم إضافية (٣) . ثم تلى إتفاق ٣ فبراير ١٨٧٦ إتفاقاً آخر فى ٢١ فبراير ١٨٧٦ خاص بتأجيل الرسوم الإضافية للشركة (٤) .

وعبر كل من دى لسبس وستوكس عن ضرورهما للاتفاق لانه فاتحة عهد جديد فى العلاقات بين الشركة والحكومة البريطانية ، وإنتهاء المشاكل التى كانت تثار بينهما وصار التصديق على هذا الإتفاق فى جلسة الجمعية العمومية للمساهمين بالشركة المنعقدة يوم ١٠ يناير ١٨٧٧ (٥) وكثيرا ما كان دى لسبس يطلق على هذه الاتفاقية « إتفاقية السلام » .

ويرى الباحث هذا أن بعثة كيف وستوكس ، كما سيتضح فيما بعد ، هى

(1) Bulletin Décadaire, Op. Cit. p 8.

(2) De Lesseps to Khedive, Cairo, 21 2.1876. Parl. P. Egypt. No; 9 (1876) Inclosure 4 in No. 13.

(3) Hallberg., Op. Cis. p. 249.

(٤) وارجع الى نصوص الاتفاقية المنشورة فى :

— Bulletin Décadaire Mo. 183, 12. 1. 1877; Cf. Roux, Ch., 'Op. Cit. T. ii. dp. 32 - 34.

(5) Bulletin Décadaire, No. 183 Op. Cit. Cf. Roux, C. Op. Cit. pp. 32 - 34.

## ٢٢٢ -

إحدى نتائج صفة الانسهم ومقدمة التنافس المحموم على النفوذ في مصر بين إنجلترا وفرنسا تحت اسم الإصلاح المالي . فقد أدت الضغوط على إسماعيل لإصدار مرسوم ١٨ نوفمبر ١٨٧٦ ، وبه تبدأ فترة جديدة في تاريخ مصر عرفت باسم الحكم الثنائي : *Condominium* ، تمكن فيها المراقبان الماليان اللذان وضع في أيديهما مهمة الإشراف على مالية مصر وبالتالي على حكومتها .

وكان للصيغة أيضا دور كبير في كل أنحاء أوروبا ، وكانت أكبر دليل على أن إنجلترا قد تخلت نهائياً عن سياستها السلمية التي استقتها جلادستون في وزارته الأولى ( ١٨٦٨ - ١٨٧٤ ) ، وانبعاثها سياسة خارجية نشطة برعاية دزيري ( ١٨٧٤ - ١٨٨٠ ) الذي امتثلت جنباته بسياسة التسلسل الاستعماري ، وهي

كما وصفها سيمتون واطسون : *Spirited foreign Policy* .<sup>(١)</sup>

فبالنسبة لألمانيا أرسلت شقيقة الملكة من برلين إلى الملكة فكتوريا تهنئتها بقولها : وأنتك بهذا العمل الذي قامت به حكومتك وهو شراء نصف أسهم قناة السويس ، وكان لذلك أثر سعيد في قلبي ومصدر فخر لي . وإنه لمن السعادة حقاً رؤية العمل الصحيح ينفذ في الوقت المناسب . وكل فرد هنا مسرور ويأمل أن يكون هذا العمل مصدر رخاء لبريطانيا . وقد عبر الرجل العظيم بسمارك عن هذا المعنى مساء أمس ،<sup>(٢)</sup>

( ) . The coup made a profound impression throughout Europe and was accepted as a proof that Britain had definitely abandoned her passivity and was embarking upon a spirited foreign policy .

Seaton - Watson, Op. Cit. p. 27.

(2) Buckle, Op. Cit. T. 5. p 452.



## ٤٩٣

كذلك كتب ولي عهد ألمانيا إلى الملكة فكتوريا يقول : د والعتى العزيزه يجب على الكتابة اليك لانى أعلم تماما أنك ستكفونى سعيدة بأن انجلترا قامت بشراء أسهم قناة السويس . ما أبدع ذلك وقد أبدت الصحف منا إرتياحاً ومروهاً اليانغ هذا الموضوع ، ويبدو أن كلا من روسيا وفرنسا قد أبديا ضيقهما من هذا العمل ، ولكنى أعنقد أنه ليس لديهما سبب حقيقى للشكوى وأن اضطرابهما ان يطول وسيصبح هذا العمل حدثاً هاماً فى التاريخ من بين الأعمال العظيمة النافعة التى تمت فى عهدك . وأن هذا يجعلنى فخور وسعيد . وأنى متأكد أن كلا من دزويل واللورد دربي سعيدين أيضاً بإتمام هذه الصفقة (١) .

والواقع أن المستشار الألماني بسمارك سر كثيراً بهذه الصفقة ففهما من ناحية إذلال جديد لفرنسا وهزيمة لسياستهما ، ومن ناحية أخرى تمهيد للتدخل الإنگليزى فى مصر ، بل يؤدى إلى توريط وأساسة العلاقة بين انجلترا وفرنسا (٢) وأرسل بسمارك يهنئ لورد دربي قائلاً له بأنه قد عمل الشيء الصحيح فى الوقت المناسب فى صفقة قناة السويس : Done the right thing at the right moment in regard to the Suez Canal. (٣)

وشكر لورد دربي بسمارك على تهنئته وإسأسه المخلص (٤) .

أما الصحافة الألمانية والرأى العام الألماني ، فقد أوضحه القائم بالأعمال

(1) Ibid.

(2) Seaton Watson Op. Cit., p. 27.

(3) Lord Oddo Russel to Derby, Berlin. 29. 11. 1876, Parl P. E ypt No (1876) No. 18, p. 14.

(4) Derby to oddo Russel (سفير انجلترا ببرلين) 30. 11 1876, Ibid. No. 19; Cf. No 10, 3. 11. 1876.

الفرنسي بيراين سايف : ( Sayve ) في رسالة بعث بها الى دوق ديكار — وزير خارجية فرنسا — فذكر أن الصحافة الألمانية رحبت بشباً الصفقة، ورات فيه إزالاً "جديداً لفرنسا : un nouvel abaissement ، وأنه نتيجة طبيعية لمركة سيدان « Sedan » . وأبتهمت الصحافة ارؤية العدو التقليدى لالمانيا وقد سلب منه النفوذ الذى حاول المحافظة عليه في مصر . وتوقعت الصحف أن يؤدى هذا الحادث الى فتور في العلاقات « Refroidissement ، الفرنسية — الإنجليزية ، وتنبأ البعض بأن انجلترا ستتدخل في شئون مصر شيئاً فشيئاً « Peu à peu ، فهم قد اشترت فيها الاراضى وخطوط السكك الحديدية وستجعل من قناة السويس ملكية « une possession ، لانقل في أهميتها عن جبل طارق . بل وذهب البعض الى القول بأن انجلترا قد تلجأ لن الإستيلاء على القسطنطينية لحماية القناة من أى هجوم . وأضاف القائم بالأعمال أن روح العداوة واضحة في الصحيفة الألمانية « La National Zeitung » : حيث ذكرت في مقالة لها : « إذا كانت الحكومة الفرنسية قد استحوذت بالكامل على أسهم قناة السويس ، لكانت عرضة لأن تجبرها الدول الأجنبية على إعادة الأسهم ، في الوقت الذى لا تثار فيه المشاكل أمام بريطانيا عندما قامت بهذا العمل » .

أما بسمارك فقد عبر عن إبتهاجه — للكثيرين — بالصفقة التى يراها تهم بالدرجة الاولى فرنسا ، وأن أوربا ان تثير العقبات أمام انجلترا بهذا الشأن ، واعتقد سايف ، أن انجلترا لم تأخذ رأى أوربا في الصفقة ولكنه يذكر بأن بسمارك ربما يكون قد علم بأنباء الصفقة ، لانه استدعى مساء يوم ٢٥ نوفمبر ، وهو يوم توقيع الصفقة ، أحد رجال البنوك الالمان ويدعى « M. Bleichröder » ومن المحتمل أن يكون قد تفاقم معه عن صفقة مرصحة للبورصة للارتفاع المحتمل

لقيمة أسهم قناة السويس (١).

وفي فرنسا نجد أن هذه الصفقة قد أدت إلى حزن عميق فالحرب والهزيمة والتهديدات المستمرة زادت من حساسية فرنسا إزاء العمل (٢). واستاء الفرنسيون لأبناء الصفقة وتعرضت وزارة الخارجية للنقد شديد من جانب الرأي العام الفرنسي، ووجه النقد للدوق ديكاكز إلى حد أن طابعت صحيفته: ( La Republique Francaise ) بالاسنقالة ( في عددها الصادر بتاريخ ٢٩ ديسمبر ١٨٧٥ ) واتهمته الصحف بسوء التصرف وقلة الدراية . أما صحيفة « Journal des Débats » فقد أوردت تلك الصحيفة المؤثرة : « وأسفاه على الشعب الفرنسي الذي يكذب ويتعجب لمصلحة غيره » (٣). أما صحيفة « Le Temps » فقد تحدثت عن المهانة التي أحسست بها فرنسا والكرامة المجروحة ، والالم الذي حانت في إحدى اللحظات حيث تشعر بالحساسية وأن إنجلترا قد ازدرتها لأن فرنسا لا تستطيع في هذا الوقت عنابها (٤) .

والقـ اعتمدت الحكومة الفرنسية هذا العمل من جانب الحكومة الانجليزية . خطوة تمهيدية لإحتلال إنجلترا لمصر ، أو على الأقل للتدخل في أمورها المالية ، فالمبلغ الذي دفعته إنجلترا كان أقل من ثمن السوق وليس فيه انصاف لمصر .

(1) M. De Sayve ( سفير فرنسا ببرلين ) à Duc Decazes, Berlin, 3. 12. 1875, D.D. F. 1er Série, T. ii, No. 23.

(2) Lessage, Op. Cit., p. 144.

(3) « O. peuple français ! comme ta sais bien tirer les marrons du feu ! ».

— Ibid., pp. 148 — 149.

(4) Ibid., pp. 149 — 150.

ولقد عبر بذلك ، الماركيز داركورت ، — سفير فرنسا بلندن — في حديث  
أجراه مع لورد دربي غداة انمام الصفقة ؛ فذكر له داركورت التأنيب الضار  
المقرب على شراء انجلترا للأسهم في داخل فرنسا ، إلا أن لورد دربي نفي  
للسفير الفرنسي التدخل في شئون مصر الداخلية (١). كما اعترف دربي بالاختلاء  
التي ارتكبتها انجلترا في حق ديسبس ، وبدلاً من معارضة مشروعه العظيم  
فإنه من الاضرب المتعاون معه (٢). وفي الحقيقة أحس دوق ديكنز بالقلق  
الحقيق من جراء خطوة بريطانيا وما يقرب عليها من نتائج في وادي النيل .  
وتوقع ، كما عبر الرأي العام ، أن تكون تلك الخطوة تمهيداً لاحتلال مصر وتقسيم  
الامبراطورية العثمانية (٣) كذلك عبر وزير مالية فرنسا ليون ساي (Leon-Say)  
عن الاثر الدبلوماسي للصفقة على فرنسا ، في خطاب شخصي بعث به للاحد  
أقاربه بقوله : يدور الحديث باستمرار عن شراء انجلترا للأسهم الحديدية في  
القناة وهذه ضربة للأسف موجهة للتحالف الفرنسي-الإنجليزي واستقبلته روسيا  
أيضاً بعدم الرضا . وهو بمثابة صدمة لنا من جراء التحالف الإنجليزي —  
البروسي ، وموقفنا هو موقف الصديق الحزين : ami - attristé ، (٤) .  
ومع ذلك فقد أنذرت إحدى الصحف المالية الباريسية على عمل انجلترا بقولها :  
« إن انجلترا قد أفادت من سبائها السياسي » : England had thus shaken

(1) D'Harcourt à Decazes, Lond. 27. 11 1875; D. D. F. lèresérie, T. ii, Mo, 17.

(2) Ibid.

(3) Decazes à De Laboulangier. Paris, 27. 11. 75; D. D. F. Ibid. No. 16.

(4) Lessage, Op. Cit, pp 153 — 4.

off her political lethargy. (١)

كذلك أعتبرت الدوائر السياسية الفرنسية قيام الخديوى ببيع أسهمه لإنجلترا دون فرنسا بمثابة اضمحلال لنفوذها بالقاهرة (٢).

أما بالنسبة للروسيا فلم تهمها الفرحة أسوة بأوروبا وكان ذلك مجاملة لفرنسا (٣). كذلك اتهمت الصحف الروسية لإنجلترا بخطاف قناة السويس ، والإستعمار اذ على مفقاح جنوب أوروبا وشرقيها والسير في طلبية الدول التي تهم بتزيق الامبراطورية العثمانية (٤)، وطالبت بعض الصحف الحكومة الروسية بتقديم احتجاج رسمي على إتفاقية القاهرة ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ (٥). وعندما زار جور تشاكوف - وزير خارجية روسيا - برلين تطرق في حديثه مع المستشار الألماني عن صفقة الاسهم ، ولم تكن آراؤه مطابقة لآراء المستشار ، واعتقد الماركيز داركورت ، : « بأن في أعماق الروس ونظرتهم للمشكلة الإحساس ببعض المرارة للتنافس في الشرق ، وأن الفرصة تبدو لهم الآن مناسبة » (٦).

وفي بلجيكا أعلن الملك ليوبولد الثاني بأن هذا العمل : « أعظم حدث في السياسة الحديثة » (٧). أما في إيطاليا فقد عبر وزير خارجيتها - Visconti

(1) Kiross, Op. Cit.; p. 272.

(٢) أحمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ٣٢ .

(٣) محمد صفوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٦١ .

(٤) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر والمسألة المصرية . ص ٢٦ - ٢٧ ،

عبد الرحمن الرافعي مصر امباويل ج ٢ ص ٦٤ .

(5) Lessage, Op Cit. d. 152 (Gazette de Moscou

(6) D'Harcourt à Decazes, 27, II. 1875, D.D.F., Op. Cit. No. 17

(7) Hallberg; Op. Cit, 252,

Venosta ، عن وجهة نظره بإعتبار الصفقة ذات مزية ضخمة للتجارة العالمية ،  
وإقترح لأن هذا العمل سيؤدي إلى إزداد نفوذ بريطانيا في حوض البحر  
المتوسط (١)

وكذلك أشادت صحيفة ، Opinione ، الإيطالية بشراء الأسهم، وأشارت الى  
معارضة إنجلترا السابقة المشروع ، وتعجبت من تناقض الأحداث . فقناة  
السويس التي كانت مشار معارضتها وعداوتها أصبحت الآن قناة انجليزية .  
وعلمت ذلك بأنها فشلت في إحباط المشروع فأثرت أن تحتفظ بالمفاتيح في  
أيديها ، فلم تكن عن في نظر إنجلترا كافية . وذكرت الصحيفة أيضاً أن هذا  
العمل السياسي العظيم مشرف للحكومة دزريلى ، وسيبعد بخلاف إنجلترا إزاء  
تهديد روسيا الطريق الهند (٢).

ورأى « هوسكينز » أن إيطاليا نظرت إلى تغير موقف إنجلترا من معارضة القناة  
منذ سنوات طويلة وفسرته على أساس الحقيقة القائلة بأن تركيا لم تعد حليفة  
مخلصاً لإنجلترا ، وأن حليفاً جديداً ضرورى لها ، إذ بما وقفت أمام روسيا  
بنجاح في آسيا . وأن ذلك الحليف الجديد هو مصر . وعلى العموم فإن الباب  
العالي قد لا بد صممت إزاء تلك المشكلة بنذر بالأسوء (٣) . وشكرت إنجلترا

(1) Paget (سفير إنجلترا بروما) to Derby, Rome, 3.12.1875, Par. P.  
Egypt No. 1 (1876) No. 25. pp: 16 — 17.

(2) Paget to Derby; 29.11.1875; inclosure in No. 12. Parl. P.  
Ibid.

غير أن مقال الصحيفة الإيطالية وبثها الى دربي لأهميتها .

(3) Hoskins, Op. Cit. p. 464.

الحكومة الإيطالية والرأى العام الإيطالى على موقفهم المؤيد للصفقة (١).

كذلك عبرت حكومة النمسا والرأى العام بها عن سرورهم بالصفقة مثل إيطاليا (٢). كما أعرب وزير خارجية هولندا عن ترحيب بلاده بشراء إنجلترا الأسهم ، واعتبر هذه الخطوة بمثابة إعطاء توازن للشروع : *Would give stability to the enterprize* كما رأى الوزير أن هذا فى نفس الوقت سيساهم فى تدعيم حياد القناة ، وأن هولندا تعتبر هذا من الامور الهامة الحيوية لها وذلك بالنسبة لطريق واصلاتها مع مستعمراتها فى الهند الشرقية (٣).

وفى تركيا إستاء الباب العالى للإجراء الذى اتخذته الخديوى لبيع الأسهم دون الرجوع إليه واستشارته ، لأن فرمان السلطان هو الذى يخول للشركة الخاصة حق شق قناة السويس ، ورغبة من الحكومة البريطانية فى تبديد مخاوف الباب العالى نجهدها تؤكد للسلطان أن حكومة إنجلترا ليست لديها النية للانتقاص أو الحط من شأن سيادة السلطان :

« Have no intention of derogating from the sovereign right of the sultan » .

ذلك أن شراء الأسهم ضرورى لمنعها من الوقوع فى أيدي أخرى قد تستخدمها

(1) Paget to Derby, Rome, 16. 12. 1875; Par. P. Egypt (1876) No. 41.

(2) Buchanan (سفير إنجلترا بالنمسا) to Derby., 30. 11. 1875, Par. P. Op. Cit. No. 21, Cf. Nos. 21, 1. 12. 1875; Fo. 40, 16. 12. 1875.

(3) Harris (سفير إنجلترا بهولندا) to Derby, Hague, 14. 2. 1876, Par. P. Egypt No. 9 (1876).

بشكل يقع فيه الضرر لكل من الباب العالي وانجلترا (١) .  
ويذكر البعض أنه قد جرت محاولات لحل الباب العالي على التدخل وفسخ الصفقة  
بل وكلت المسألة إلى المستشارين القانونيين للحكومة العثمانية الذين رأوا أن فرمان  
١٨٧٣ لا يعطى الباب العالي سلطة التدخل في هذا الأمر، إلا أن السياسة الأتراك لم  
يستطيعوا المجاهرة بمخاضة انجلترا التي طالما ساندتها ضد روسيا . ولهذا لم يحتجوا (٢)  
وقد اعتبر البعض شراء الأسهم ضربة موجهة إلى تماسك الامبراطورية العثمانية  
وسلامة أراضيها (٣) . هذا وكان الصدر الأعظم قد استفسر من الخديوى  
اسماعيل عن تفاصيل هذه الصفقة التي علم بها من لندن والصحف (٤) . فسرر  
الخديوى اسماعيل ببرقية إلى الباب العالي يوضح له رأيه بقوله . . . . . .  
فخامتكم أن الخزينة المصرية كانت قد أخذت أسهما كثيرة عندما أفتتحت شركة  
قناة السويس . وهذه الأسهم مع عدم الاستفادة منها بوجه من الوجوه في أى  
وقت مضى ، كانت وللأسف عبئاً ثقيلاً على الخزينة مجرداً من كل نفع وفي هذه  
الفترة أظهر بعض أصحاب البنوك رغبة في شراء الأسهم . وبينما كان يحدث  
بعضهم في الموضوع ، رغبت الحكومة الانجليزية في شرائها بثمن يزيد على  
مادفعه الآخرون . ولما كانت تلك الأسهم من نوع ما هو متداول بين الناس  
بالأخذ والعطاء من أسهم الشركات ، فقد حدث بهذه الصورة فرصة الاستفادة  
من أسهم لم أكن أمتفيد منها حتى الآن بوجه من الوجوه ، بينما كانت ملكاً

(1) Derby to Elliot, 9. 12. 1875, P. Ibid. No. 26.

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ٢٨ .

(3) Wilson; Op. Cit 53.

(4) The Grand Vizier to the Khedive, Constantinople,  
24 II. 1875. Par. P. Egypt. No. 1 (1876) No, 45



## - ٤١ -

للخزينة المصرية ، كما سلف بيانه في أول الكتاب ، ولهذا السبب بيعت الاسهم المذكورة للحكومة الانجليزية ، وقد بادرنّا إلى عرض هذه المسألة على النحو المشروع لكي تتمضوا وتحيطوا بها علناً ، (١) .

يتضح من هذا الخطاب أن الخديوى اسماعيل قد نعد المفاصلة الواضحة ذلك أن أسهم مصر كان سيأتى عليها الوقت الذى ستعود فيه بالخير على مصر ، والتبرير الذى لجأ إليه اسماعيل هنا يوضح ثقافة فكره ، وأنه حاكّم كان يعوزه صواب الرأى وبعد النظر والتفكير السليم والحرص على مصالح الدولة ، كما يدل على إحساس اسماعيل بضعف موقفه .

أما بالنسبة لموقف دى إسبس ، فقد تقبل الوضع الجديد ورحب به . فقد كان يود منذ بداية المشروع أن تشارك بريطانيا مالياً فى القناة لأن غالبية السفن التى ستستفيد من القناة بريطانية وفى ذلك مصلحة للشركة (٢) .

فرح دى إسبس بهذه المصيبة التى حلت بمصر وهى فقدان أسهمها ، فلم يكن يهمه سوى مصاحته وربح الشركة . ولم يكن لمصر التى استضافته وأكرمتها أى حب أو عاطفة ، فهو رجل استعمارى وأداة فى يد الحكومة الفرنسية توجهها كيف تشاء من أجل تحويل مصر إلى منطقة نفوذ فرنسى .

ويرى الباحث نفاق دى إسبس فى هذه المرحلة الجديدة فهو يطمح العداة والشعب البريطانى ، فانهلمترا هى القوة الجديدة التى ظهرت فى أفق الشركة فحاول عندئذ

---

(1) The Khedive to Grand Vizier. Parl. P. Egypt No. 1  
(1876) inclosure 2 in No. 45. (لم تذكر الوثيقة تاريخ البرقية )

(2) Duff, Op. Cit. p. 114.

كسب تأييدها ومساعدتها له بدلا من وقوفها في وجهه ، كما رأينا في الفصول السابقة .

ويبدو ذلك في تقرير دى لسبس المرفوع للجمعية العمومية للمساهمين في جلسة يوليو ١٨٧٦ ، فقد ذكر أن الوضع قد اتجه بمساهمة انجلترا المالية في الشركة وهو نصيبها السابق الذي كان قد حددته لها سعيد باشا ، واثني دى لسبس على موقف الحكومة البريطانية . ثم أورد مقتطفات من خطاب لورد ديربي ، ونورثكوت في جلسات مجلس العموم ابان مناقشة الصفقة (١) .

كذلك كتب دى لسبس رسالة إلى اللورد ليونز ( في ٢٤ نوفمبر ١٨٧٥ ) يقول فيها : « إن الشعب البريطاني قد قبل الآن المساهمة في القناة بالنصيب الذي كان قد سجن له بإخلاص منذ بداية المشروع . وإذا كان لهذا العمل أى تأثير ، فإنه يكون تخلى الحكومة الانجليزية عن موقفها العدائى ، والذي استمر فترة طويلة ضد مصالح المساهمين الاصليين للقناة البحرية ، وللذين أصبحت مشاركتهم الآن حيوية وحسنة التوجيه ، والتعاون المشترك الآن المصالح الى ستقوم بسين الرأسمال الفرنسى والبريطانى ومن أجل الاعمال الصناعية الصرفة والاعمال السلية الضرورية الخاصة بالشركة البحرية العالمية لقناة السويس هكأعظم حدث سعيد » (٢) . ويعلق أحد الكتّاب الانجليز المعاصرين على الصفقة ودور دى

(1) Bulletin Décadaire, No. 163, 2.7.1876, pp. 5 - 8.

(2) Lyons to Derby, 30.11.1875, Parl. P. Op. Cit. Inclosure in No. 1.

بالإضافة أن رسالة دى لسبس لليونز كانت بتاريخ ١١/٢٤/١٨٧٥ ، أى قبل توقيع الصفقة بيوم وإذا كان التأريخ صحيحا فإن دى لسبس تحكمون لديه معلومات أكيدة ودقيقة للغاية ، واتصالات سريعة جدا مع مصدر الأحداث كما يجرى . وارجع تمليق :

Marlowe, Op. Cit. p. 323.

لسبس وروتشيلد بقوله : « ومن العجيب أنه بعد مرور عشرين عاماً على رفض  
دى لسبس بإجراء قيام بيت روتشيلد بعملية اكتتاب الاسهم عند طرحها في  
الاسواق مقابل عمولة ٥ ٪ نجد أن فضل نقل ملكية الاسهم الخاصة بقناة  
السويس لإنجلترا يرجع لبيت روتشيلد على حساب فرنسا » (١) .

وليس أدل على تأثير الصفة على دى لسبس من تلك الخطبة التي ألقاها  
على ظهر السفينة : Djemmah في يوم ٢٤ ديسمبر ١٨٧٥ وهو في طريقه إلى  
مصر ، وكانت رداً على تمثثة بجموعة من الانجليز الموجودين على ظهر تلك  
الباحرة وأطرائهم لجهوده في شق القناة وربط الشرق بالغرب بعلاقات المودة  
والحب . وعبروا عن تمنيتهم للخطوة الجديدة بشراء حكومتهم للاسهم فأصبحت  
مالسكة جزئياً للقناة ، وأعربوا عن تمنياتهم بأن هذا العمل — سيكون فاتحة  
لاتحاد إنجلترا وفرنسا — من أجل مصالحهما التجارية المشتركة ، ورد عليهم  
دى لسبس بقوله :

« عندما بدأت الدراسات والأعمال المتعلقة بحفر قناة السويس كان حافزى أن  
أن هذا المشروع سيكون على الأخص ذا مكانة كبيرة ومفيدة للمصالح التجارية  
والبحرية الانجليزية ، إلا أنه في نفس الوقت فإن هذا العمل الحضارى سيعزز  
الذكاء والعلم الفرنسى ، وسيكون فخراً لبلادى وسيرسم في نهاية الامر الطريق لإنهاء  
العداوة السياسية الموجودة بين إنجلترا وفرنسا في مصر . ومنذ بداية هذا  
القرن لم تأل فرنسا جهداً عن طريق مهندسيها وعلمائها وضباطها البحريين وغيرهم  
بتقديم كل المساعدة للخدوى من أجل إعادة المدنية إلى أرض الفراغة . إلا أن  
السياسة البريطانية ، كانت تنظر دوماً بعين الخيرة لسياسة فرنسا في مصر . كل

ذلك يمكن أن يفسر المعارضة التي قامت بها إنجلترا ضد هذا العمل العالمى وهو قناة السويس ، هذه المعارضة التي لم يوافق عليها الشعب البريطانى ووضعت السياسة الانجليزية الخارجية العراقية أمام مشروعى ولكن اليوم أقول بعد أن مضى واحدا وعشرين عاما للورد سترادفورد دى رد سكايڤ — سفير إنجلترا السابق بالاستانة — ان عليه أن يتحقق من أنه ليس هناك كثيرا من الضراع على النفوذ فى مصر بين فرنسا وإنجلترا من أجل الاعمال الحضرارية وليس من أجل حماية محمد على . وأن المساهمة فى قناة السويس التي وجدت رأس المال والتأمين من جانب إنجلترا وفرنسا ، أصبحت العلاقة الواضحة والأكيدة على تحالف الدولتين ولما نفس المصالح المشتركة من أجل رخاء هذا المشروع العالمى والسلمى ومن أجل رخاء مصر » (١) .

ويذكر دى لسبس فى مجال آخر أن إنجلترا قد ارتكبت خطأ جسيماً ضد الشركة ويأمل أن يبدأ عصر جديد بين الشركة وإنجلترا (٢) .

وهكذا يمكن القول بأن صفقة الانسحاب قد وازنت النفوذ البريطانى والفرنسى فى مصر إلى حين سنين عددا ( ١٨٧٥ — ١٨٨٢ ) وأوجدت أرضية مشتركة بإمكانية قيام تقام بين الدولتين للتنسيق بين مصالحهما الإستعمارية فى العالم بصفة عامة ومصر بصفة خاصة ، إلى أن تم ذلك عام ١٩٠٤ .

أما بالنسبة لآثر الصفقة على مصر ، فكانت بداية لمرحلة جديدة خطيرة فى

(1) Bulletin Decadaire, No. 146, 12.1.1876. pp. 1 - 2.

(2) Bulletin Decadaire, No. 163, 2. 7. 1876.

جاء ذلك فى التقرير المقدم للجمعية السنوية لملء الأسهم للتصديق على تعيين ٣ أعضاء انجليز فى مجلس الإدارة .

تاريخها ، فقد كانت هذه الصفة الضريبة القاضية للخدوى . وأكبر خطأ سياسى ومالى إرتكبه فى حياته . فن الناحية المالية لأنه باع الأسهم بشمن بحث وتمهد فوق ذلك بدفع ٠.٥٪ فوائد سنوية لهذا المبلغ حتى ١٨٩٤ . وبعبارة أخرى كانت الحكومة الإنجليزية دائنة تسترد مبلغها بالتقسيط بمدة أن استولت على أسهم بلغت قيمتها ٢٤ مليون جنيه عام ١٨٩٦ ، وثلاثين مليون جنيه عام ١٩١٥ (١) . وسياسيا أصبح لإنجلترا مصلحة مزدوجة مالية وسياسية فى القناة تمهد السبيل لتدخلها الفعلى فى مصر . وقد فطن اسماعيل لمراسى السياسة الإنجليزية فذكر فى حديث له مع د بى كينجستون ، سنة ١٨٧٦ : « إننى ماكنت أعتقد قط أن إنجلترا ترمى بشرائها أسهم قناة السويس وإرسالها موظفا كبيرا لفحص حساباتى وضع يدها على مصر (٢) » .

ويذكر أحد الكتاب الفرنسيين معالقا على الصفة : « إن هذا العمل سياسى محض وهنا وجه الخطورة فيه ، فإذا لم يكن فى ذاته إحتلالا لمصر فإنه الخطوة الأولى لهذا الإحتلال ، والآن وقد أصبح لإنجلترا عميل يحتاج ١٠ مليون فرنك لتسوية ديونه فهم لن تتركه وشأنه ، فسترقب ماليته وتقرضه وتبذل له المال من جديد ، وستطلب منه بطبيعة الحال ضمانات وتأمينات أخرى . وهكذا تحولت إنجلترا من معارضة انشاء القناة الى العمل على إحتلالها (٣) » .

وايس أوضح وأصدق من تقرير د فارمان ، (قنصل الولايات المتحدة فى مصر)

(١) محمد صبرى - تاريخ مصر الحديث - مصر - ص ١٠٥ .

(٢) المرجع السابق ص ١٠٥ - ١٠٦ .

(3) M. Sabry, L'Empire Egyptien.. etc., Op Cit, p. 165;

وراجع أيضا الراعى - مصر اسماعيل - ص ٢٠٦

والذى بعث به الى حكومة فى يوليو ١٨٧٩ موضحا اسباب خلع اسماعيل ذكر فيه : . . . الطريقة التى أرغم بها الخديوى على دفع مبالغ لشركة قناة السويس الامر الذى هو منشأ متاعب مصر المالية . فلقد كان إنشاء قناة السويس بجموداً فرنسيا ولكنه لدرجة كبيرة تم بفضل الايدى المصرية والاموال المصرية . ثم إن الغرض من حفر القناة كان تحويل قسم مهم من تجارة الشرق الى مرسيليا بدلا من ذهابها الى لندن وايفربول ولكن هذه المحاولة لم تنجح لانجاحا جزئياً ، ومع هذا فقد نظر الفرنسيون الى القناة كأنها ملك لهم وأعتقدوا على الأقل أن الواجب يقضى أن توضع القناة تحت سيطرتهم . فعندما باع الخديوى حصص مصر فى أسهم قناة السويس الى انجلترا جرح بفعله هذا كبرياء الفرنسيين . واقدر كان الغرض من بيع هذه الأسهم خدمة مصالح الفرنسيين أصحاب سندات الديون . ومع ذلك فقد اعتبر هذا البيع ضربة شديدة موجهة ضد مصالح الامة الفرنسية الوطنية . ولم تغفر فرنسا ذلك للخديوى أبداً . وما من شيء فوله الخديوى أو كان فى مقدوره أن يفعله منذ خريف ١٨٧٥ استطاع أن ينال رضا الفرنسيين . ومن ذلك الحين انعدمت كل رحمة فى قلوبهم نحو مصر . وتأثرت جميع أعمالهم المالية بالمداد التى شعروا بها نحو الخديوى ، (١) .

أضاع اسماعيل بهذه الصفقة الخاسرة رأسمال عظيم القيمة فى شركة قناة السويس وعرض مصر للاندخل الاجنبى دون أن يحصل على أى فائدة من الثمن . فلم يكن ثمن الأسهم التى حصل عليها لتجدى فى إنقاذ خزانة الدولة من الإفلاس ، بالإضافة الى خسارة مصر المالية الهائلة من بيع أسهمها .

## ٥٧ -

ومن العجيب قول الخديوي في بداية حكمه : « ولأن أريد أن تكون القنساء ملكا لمصر لا أن تكون مصر ملكا القنساء » (١) .

ويصف الدكتور محمد صبرى عملية شراء الاسم أنها بمثابة إعلان عن غزوة صليبية جديدة ، شرع فيها الإمبريالزم البريطانى داخل أفريقيا تحت اسم رجال المالى والمبشرين فإن عامى ١٨٦٩ ، ١٨٧٦ - يقصد عام إفتتاح القنساء وعام الإرتباك المالى فى مصر - يوضحها علامة تحول جديد ؛ فالهبلوماسى ورجال المال وجدا من الآن فصاعداً سبباً مشتركاً فى إتحادهما ، وأندفاعاً سوياً عبر الأحداث (٢) .

فلقد كان منح امتياز حفر قناة السويس بداية لعصر الإسراف بلغ على مدى ٢١ عاماً فوصل ما يقرب من ٩٠ مليون جنيهه إستراتيجى وأدى إلى أفلاس الخزينة المصرية . أما بالنسبة لأوروبا فقد لاحظت الفرصة لإستغلال الأموال بعائد سريع وأرباح مرتفعة وخيالية ، ورجال الصناعة فرصتهم لإستيراد المواد الخام الرخيصة لإعادة تصنيعها وتصديرها بأثمان غالية . ووجد هؤلاء فى مصر حقلاً مثالياً : *ideal field* ، لممارسة مواهبهم وإرضاء جشعهم (٣) .

ومارس رجال السياسة أيضاً نشاطهم . وكانت الصفقة فائحة عصر جديد فى الصراع على النفوذ فى مصر . وأصبح نشاط كلا الطرفين - الفرنسى والبريطانى - محمواً فى السنوات التالية للصفقة ( ١٨٧٦ - ١٨٨٢ ) .

(١) عبد الرحمن الرافى - عصر إسماعيل ج ٢ من ٦٤ - ٦٥ .

(2) Sabry. M ; L'Empire L'Egyptien, Op. Cit. p. 166.

(3) Marlowe, Cromer in Egypt. London. 1970. p. 8.

وكانت إنجلترا من الناحية الإستراتيجية ترى أن أمنها يتحقق بعدم وجود أى قوة فى مركز تستطيع فيه إغلاق القناة أمام سفنها . وقد كان الفرنسيون فى مركز يستطيعون فيه القيام بمثل هذا العمل ، مالم :-

- ١ - يوازن النفوذ الفرنسى فى مصر بنفوذ بريطانى . أو
- ٢ - إحلال النفوذ البريطانى محل النفوذ الفرنسى . أو
- ٣ - أن تحمل إدارة دولية محل النفوذ الفرنسى . أو
- ٤ - إذا تم تجميع النفوذ الفرنسى عن طريق إدارة دولية مباشرة فى شكل أحياء السيادة التركيبية الفعلية (١) .

إلا أن القناة جعلت من المستحيل على بريطانيا ترك مصر وحدها . بل إن القناة كانت سبباً فى صعوبة تجميع مصر دون أى شكل من الإدارة الدولية . فمن قبل كان محتملاً تجميع مصر عن طريق إبعاد النفوذ الأجنبى عنها . ولكن الآن بعد أن ازداد نفوذ الدول الأجنبية فى مصر ، وأصبح يتخذ شكل دولة داخل دولة : *imperium in imperio* ، فيمكن عندئذ فقط موازنة نفوذ الدول عن طريق زيادة النفوذ لقوة أخرى ، أو قيام اتحاد لنفوذ الدول : *Consortium of powers* . أو عن طريق إستبعاده نفوذ إحدى الدول وإحلال آخر محله (٢)

وكانت ديون اسماعيل هى السبب فى تعاضل نفوذ الأجنبى فى مصر ، بل كانت علامة بارزة بعد السنوات التالية لإفتتاح قناة السويس ، والسبب الحقيقى لهذا التدخل هو وجود قناة السويس نفسها (٣) .

- 
- (1) Marlowe, Anglo - Egyptian Relations ( 1800 - 1953 )  
Lond. 1954, pp: 72 - 73.
  - (2) Ibid.
  - (3) Ibid.



ورغم أن دى لسبس كان يأمل فى أن يكون هناك توازن للمصالح الفرنسية والإنجليزية فى مصر ، فقد كان قبل ذلك يفتابه الاحساس بالإنحصار على إنجلترا بعد أن نجح فى تخطى العقبات السياسية وتنفيذ مشروعه ، ثم هاهى إنجلترا تعود اليه صاغرة وتحصل على أسهم قناة السويس ، والمديح ينهال عليه فى مجلس العموم البريطانى وفى المراسلات الدبلوماسية ، ثم كل ذلك فجأة . وكان شراء إنجلترا للأسهم مرحلة فى انتهاء الصراع بين الشركة وإنجلترا ، وفى هذا نجاح كبير لدى لسبس . ولكن هذا النجاح لم يغير من الحقائق السياسية والإستراتيجية شيئاً . تلك الحقائق تتمثل فى أن محصلة إنجازاته يجب أن تكون فى يد إنجلترا من الناحية الإستراتيجية ؛ بمعنى ذلك الإذعان الفرنسى السكامل للاحتلال الانجليزى لمصر .

ولم يكن إفتتاح قناة السويس فى حد ذاته ليضعف فمسكرة تحييد مصر neutralizing Egypt ، وهى السياسة التى إتبعتها إنجلترا منذ مطلع القرن التاسع عشر . وهى من وجهة النظر البريطانية بديل تفضله على الاحتلال الانجليزى لمصر . وكان ذلك نتيجة لعوامل ثلاثة : —

- ١ — إزدىاد ضعف الامبراطورية العثمانية .
- ٢ — إزدىاد سياسة النهب للمصالح المصرية متجلية فى أصحاب الديون من كافة الدول .

٣ — إفتتاح قناة السويس — من وجهة نظر بريطانيا — يضعف سياسة التحييد . وكان هذا دافعاً للحكومة الأحرار للبحث عن بديل للاحتلال العسكرى . فكانت قناة السويس ظاهرياً هى أقل العوامل الثلاثة فى تحديد مجريات الأحداث فى مصر فيما بين عامى ١٨٧٥ - ١٨٨٢ . إلا أنه فى واقع الأمر فإن وجود قناة السويس كان أقوى الدافع ، فكان أقوى من مصالح حملة الأسهم والدائنين

بالنسبة القورط البريطانى المتزايد فى التثمنون المصرىة منذ عام ١٨٧٦ . وهو العام التالى لشرايتها أسهم قناة السويس . لأن الخوف على قناة السويس كان هو الدافع الرئيسى والعامل الحاسم وراء الاحتلال الانجليزى لمصر . وأن حقيقة كون الحكومة البريطانية أكبر مساهم فى شركة قناة السويس ، لم يكن له علاقة وارتباط بتلك الحقيقة . وما حدث عام ١٨٨٢ و عام ١٩٥٦ لم يكن القصد منه حماية حملة الأسهم البريطانيين ، وإنما هو حماية المواصلات البريطانية (١) .

وهنا يقبدر إلى الذهن سؤال عن السبب فى عدم التمتعيل بإحتلال إنجلترا لمصر ؛ وكانت كل الدلائل تشير إلى ذلك ؟

كان دزويل فى ذلك الوقت لا يرى فى إحتلال مصر وسيلة ناجحة لدرء خطر روسيا عن منطقة الشرق الأدنى . فكان يعتقد أنه إذا أخذ الروس الاستانة ففى استطاعتهم إجتياح سوريا ووصلوا إلى مصب النيل عندئذ لا تكون هناك فائدة من أخذ مصر . وحتى قوات إنجلترا البحرية لا تستطيع تعزيز مركزنا فى مثل ذلك الموقف ، وأن الناس الذين يتكلمون بمثل هذه الطريقة يجهلون الجغرافيا تماما ، فالاستانة لا مصر ولا قناة السويس هى مفتاح الطريق للهند :

« Constantinople is the key of India and not Egypt and the Suez Canal » (٢)

وهكذا كان دزويل يرى أن إحتلال إنجلترا لمصر وقناة السويس فى الوقت الحاضر لن يفيد كثرأ بل سيفسد إلى حد كبير علاقات إنجلترا بفرنسا (٣) .

(1) Marlowe, the making of Suez Canal, pp. 310 - 311.

(2) Buckle, Op, Cit., T. I., P. 84. Cf. Seaton - Watson, Op. Cit., p. 98.

(٣) محمد مصطفى صفوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٦٢ - ٦٣ .

وكانت الحكومة البريطانية تسمى الى تدعيم نفوذها في مصر سياسياً ومالياً في هذه المرحلة . وأكد لورد دربي بأنه لم يكن هناك شيء يشغله أكثر من إيجاد نفوذ انجليزي في مصر . وأنه لم يكن يهم انجلترا سوى حرية المرور لها ولبقية الدول ليس أكثر من ذلك . ولكن خيال دزيرلي لم يكن محدوداً ، ولكنه لم يعبر عن ذلك الا بعبارات غامضة وغير صريحة . ففي الوقت الذي كان دزيرلي نفسه قد قام بقاءمين قبضة انجلترا على القناة ، لم يحاول خلال فترة حكمه أن يتعدى مرحلة الادارة الثنائية ، رافضاً كل الاقتراحات الرامية الى حرمان فرنسا من نصيبها . وأن انسحاب فرنسا كان عملاً نابعا منها . فبعد موت دزيرلي رفضت فرنسا المساهمة في العمليات العسكرية التي حطمت ثورة عراق ، وقد فهم دزيرلي طبيعة الروح التي يجب على رجال السياسة البريطانية أن يوجهوا بها المشكلات المصرية . وهي الروح التي مارسها كرومر بعد ذلك على الوجه الاكمل (١) .

وؤكد هوسكينز أن موقف انجلترا تجاه كل من مصر روسيا قد تناوله التغيير نتيجة لاحداث ١٨٧٥ - ١٨٧٦ ، فقد أخذ طريق الهند يحظى بالإهتمام بعد أن كان مهملاً . وترددت مسألة ضرورة اخضاع القناة للسيطرة البريطانية وحمايتها برا حتى لا تكون تحت رحمة أى حاكم مصري قد يصبح حليفاً لاعداد انجلترا قبل أن تتخذ احتياطاتها واجراءات حماية القناة طريق الهند . فامتلاك جبل طارق ومالطة وعدن لافيمة له بالمقارنة بامتلاك انجلترا وسيطرتها على قناة السويس نفسها وبقوية هذه السيطرة (٢) .

(1) Buckle, Op. Cit., Vol. 5. pp. 453 - 454.

(2) Hoskins, Op. Cit. pp 474, 475.



## الباب السابع

الاحتلال الانجليزى لقناة السويس

وموقف الدول الكبرى

( ١٨٨٢ — ١٨٧٦ )



## الفصل الأول

### التمهيد لإحتلال قناة السويس

#### ومسألة حيادها

— في أعقاب صفقة الاسهم :

- المنافسة الانجليزية الفرنسية في مصر .
- سياسة إنجلترا تجاه روسيا والدولة العثمانية ومصر .
- آسيا الصغرى الخط الدفاعي الاول عن قناة السويس .
- إحتلال قبرص ١٨٧٨ لتأمين قناة السويس .
- دزويل يفكر في إحتلال مصر عام ١٨٧٩ .

— تطور مسألة حياد قناة السويس :

- قبل افتتاح قناة السويس للملاحة .
- إبان الحرب البروسية — الفرنسية .
- في مؤتمر الحدود الدولي ١٨٧٣ .
- موقف ملاك السفن والتجار الانجليز من حياد القناة .
- حياد القناة إبان الحرب الروسية التركية (١٨٧٧) .
- دى لميس وحياد قناة السويس .
- رأى الساسة ورجال القناوين والاقتصاد في مسألة حياد القناة .





سلم الجميع سواء في داخل إنجلترا أو خارجها بأن صفقة الأسهم كانت مقدمة  
لنوع من السيطرة البريطانية على مصر . وقد عبّر حزب الأحرار البريطاني عن  
مخاوفه ، بينما شجعت خطب دزيريل - المتهمة في مجلس العموم - الشعب البريطاني  
على تأييد وجهة نظره . فقد كان هدف سياسة دزيريل تجاه منطقة الشرق  
الأوسط هو تحقيق سبق على فرنسا في مجال النفوذ أكثر من مسألة قيامه باحتلال  
مصر . والعمل في نفس الوقت على تدعيم تماسك الإمبراطورية العثمانية .  
ولكن إنشاء قناة السويس أدى إلى إعادة النظر في هذه السياسة التقليدية ، فقناة  
السويس كما رأينا قد غيرت جغرافية العالم التجارية ، وغيرت من التخطيط السياسي  
والإستراتيجي البريطاني . فقد حوّلت بريطانيا أسطولها من المحيطات التي لها  
السيادة عليها إلى بحري ملاحى ضيق لاسلطان لها عليه . ومن هنا كان عليها حماية  
وضمان هذا الممر الملاحى الذى لا يستطيع دزيريل أو ربا المريض ، أن يضمه  
طويلا . وأصبح محتملاً أن تشغل مصر مكان تركيا و كركن جذب ، في سياسة  
إنجلترا تجاه الشرق الأوسط . وقد أدت الأحداث السياسية والمالية والثورة  
العسكرية إلى سرعة السيطرة البريطانية على مصر . ومن العجيب أن يتم الاحتلال  
على يد حزب الأحرار البريطانى ، الذى عارض الاحتلال .

إنجلترا من بعثة كيف طريقاً يهد لها السبيل للتدخل في شئون مصر .  
وأولت هذه البعثة عناية كبيرة واختارت أعضائها إختياراً دقيقاً . وقد أثارت  
هذه البعثة ردود فعل قوية في فرنسا فقد نظرت إليها على أنها مقدمة للسيطرة  
البريطانية على الإدارة المصرية . وربطت الدوائر السياسية الفرنسية بين نشاط  
بعثة كيف وجهود داليوت ، الذى حاول بعد صفقة الأسهم أن يحصل لمؤسسات  
مالية إنجليزية على امتياز السكك الحديدية والتلفراف وميناء الإسكندرية

والسويس الجمارك . وحاول اسماعيل عبثاً الدفاع عن صفقة الاسهم بقوله إنها مجرد صفقة مالية لا تهدف الى شئ . آخر، مبدئياً تفضيله التعامل مع البنوك الإنجليزية التي هي على استعداد لاعطائه أحسن الشروط . كما كان اسماعيل يرفض خلع الصبغة السياسية على هذه المشروعات وأوضح أنها أقل خطورة بالنسبة لمصر من السيطرة الفرنسية المطالقة على قناة السويس (١).

لهذا نشط التنافس بين النفوذ الانجليزي والنفوذ الفرنسي في مصر وأهتد أثره إلى حاشية اسماعيل وبلاطه ففرق إلى إنقاد للنفوذ الانجليزي وآخر مال للنفوذ الفرنسي (٢) وأراد اسماعيل أن يستغل إزداء المصالح البريطانية في مصر لمصلحته وذلك بضم النفوذ الفرنسي بالنفوذ الانجليزي (٣) . وسعت الحكومة الفرنسية هي الأخرى بإيفاد بعثة إلى مصر ، فأرست أوتريه Outré — فنصل فرنسا العام السابق بالقاهرة — لتوازن نشاط بعثة كيف لإحباطها من جهة أخرى بالإضافة إلى إعادة النفوذ الفرنسي إلى تفوقه السابق لعام ١٨٧٠ . فالحكومة الفرنسية كانت تدفعها الرغبة في الثأر من إنجلترا للدور الذي لعبته في مسألة قناة السويس (٤) . كذلك سارعت كل من إيطاليا والنمسا بإرسال مندوبين في مهمة خاصة إلى مصر (٥) ، وبأمت بعثة كيف بالفشل ، ورفض اسماعيل مقترحاتها الخاصة بالاشراف على المالية المصرية ، وغادر كيف مصر . ووافق اسماعيل على تعيين دوفرزولسون ،

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية ص ٣١ — ٣٢ .

(٢) الرافعي ، مصر اسماعيل ح ٢ ص ٦٨ .

(3) Marlowe, the making of Suez canal p. 311,

(٤) احمد عبد الرحيم ، المسألة المصرية ص ٣٧ .

(5) Marlowe; the making of Suez Canal. Op. Cit p. 311.

وراجع أيضاً : احمد عبد الرحيم ، المسألة المصرية ص ٣٢ .

Rivers Wilson الإنجليزى، مستشاراً مالياً، واعتزمت الحكومة الفرنسية معارضة  
مسمى الحكومة الإنجليزية، فأوفدت « فيليه » Villet إيمانويل على  
تنظيم مالىته وإيوازن النفوذ الإنجليزى حتى لا تترك لإنجلترا الإنفراد بالتدخل  
في شئون مصر . لذا نجد فيليه يقدم مشروعاً أبدى إيمانويل ميلاً الأخذ به .  
هذه الملاحظات الحكومة الإنجليزية ولوحات لإيمانويل بأنها ستنتشر تقرير لجنة  
كيف ( الخاص بحالة مصر المالية ) . فاحتج إيمانويل على ذلك . وسأل أحد  
النواب في البرلمان البريطانى : متى يذشر التقرير ؟ فأعلن دزيرلى في مجلس العموم  
البريطانى في جلسة ٢٣ مارس ١٨٧٦ : « أن الخديوى هو الذى يتناسع في ذلك  
بسبب إحساسه بالفوضى الناشئة في مالىته المضطربة » . وكان هذا الجواب أشد  
خطورة من نشر التقرير نفسه ، لأنه ترك للأذهان فرصة تصور الحالة المالية  
المصرية . وكان من نتيجة هذا التصريح المفرض لدزيرلى حدوث تدهور سريع  
في قيمة السندات المصرية (١) .

وبازدياد الحالة المالية سوءاً استجاب إيمانويل لمطالب الدائنين، وأصدر مرسوماً  
في ٢ مايو ١٨٧٦ بإنشاء « صندوق الدين » الذى كان أول هيئة رسمية أوربية  
أنشئت لفرض التدخل الاجنبى في شئون مصر والسيطرة عليها ، وغلّت سلطة  
الحكومة المصرية في شئونها المالية والإدارية . وهو أول اعتماد على استقلال  
مصر السياسى والمالى . وأصبح بمثابة حكومة داخل حكومة (٢) .

(1) Sabry, M Op. Cit. pp. 173 - 4.

وراجع نص تقرير لجنة كيف في :

Cave to Darby, 23.3.1876 Parl. P. Egypt 7 (1876).

(٢) الرافى - عن إيمانويل - ٢ من ٦٩ - ٧٠ : أحمد عبد الرحيم - المسألة

وهكذا لم يمر عام فقط على شراء انجلترا لاسهم قناة السويس حتى صدر مرسوم ١٨ نوفمبر ١٨٧٦ لوضع النظام الذى قرره انجلترا وفرنسا لتسوية الدين العام وبه تبدأ فترة جديدة فى تاريخ مصر عرفت عادة باسم : « الرقابة الثنائية »  
 The Dual control أو Le Condominium Anglo - Français<sup>(١)</sup>  
 وكان المراقبان الاذان وضع فى أيديهما مهمة الإشراف على مالية مصر وحكومتها ، متساويين تماما فى اللقب والرتبة والإختصاص<sup>(٢)</sup> ، واهتمت فرنسا بنمو نفوذها فى مصر وتدعيمه . وتابعت مراقبة درجه نمو هذا النفوذ فى ظل سياسة المراقبة الثنائية وقارنته بإستمرار بالنفوذ البريطانى ، ويتضح ذلك من الرسالة التى بعث بها فريسينيه — وزير خارجية فرنسا — إلى دى رنج ( قنصل فرنسا فى مصر ) يطلب منه موافاته بتقرير عن مدى نمو نفوذ فرنسا فى مصر<sup>(٣)</sup> ، تلك هى حالة مصر الداخلية بعد صفقة الاسهم .

\* \* \*

وإذا إنتقلنا لإلقاء نظرة على أحداث السبعينات من القرن التاسع عشر وإلى أثمرت تأثرها مباشرة على مصر وقناة السويس ، لوجدنا تفاقم الثورة فى ممتلكات الامبراطورية العثمانية ( فى البلقان ) . فقد أعلنت روسيا الحرب على تركيا فى ٢٤ أبريل ١٨٧٧ . وكانت هذه الحرب أكثر خطورة على قناة السويس من

(١) الرافى ، مصر ! ماميل - ٢ ص ٧٦ ، احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٤٢ .

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى ، المسألة المصرية ص ٤٢ .

(3) Freycinét à De Ring, 8.2.1880, D.D.F. 1ère serie. T. 3. No. 17 et No. 137.

الحرب السابقة ( الفرنسية - البروسية ) ؛ لأن الأسطول الروسى كان مصدراً  
خطر على المضائق التركية ، وبالتالي على موازين القوى البحرية فى شرق حوض  
البحر المتوسط . بل كان أكثر الأساطيل قريباً من قناة السويس ، وكان من  
أهداف السياسة الروسية القضاء على الدولة العثمانية والإشراف على المضائق  
والوصول للبحر المتوسط .

لذلك نجد سياسة دزيرلى تقوم على أساس اهتمامه بآسيا الصغرى كخط دفاعى  
أول عن طريق الهند وكان يرى أنه لافائدة من إحتلال مصر إذا إحتلت روسيا  
القسطنطينية . لهذا كان يفضل إحتلال القسطنطينية على إحتلال مصر (١)

ويتضح إهتمام دزيرلى بقناة السويس عندما أثبت مسألة الغزو الروسى  
للقسطنطينية . فقد ذكر لمجلس الوزراء أنه يفضل شراء ميناء فى البحر الاسود ،  
وأنه يريد شيئاً شبيهاً بما لطة أو جبل طارق يستطيع عن طريقه تأمين البحر الاسود  
حتى لا يصبح مصدر تهديد مستمر لقوة إنجلترا البحرية فى البحر المتوسط .  
ولكن يبدو أن دزيرلى كان مبالغاً فى تخوفه من الروسيا ، فقد عاق مثلاً ديسيتون  
واطسون (٢) . على مخاوف دزيرلى هذه بقوله : « لو اطلع ( دزيرلى ) على  
المراسلات السرية بين جوراشانوف — وزير خارجية روسيا — وشوفالوف ،  
سفير روسيا بلندن — لوجد أن المسألة المصرية لم تحظ الا بقدر  
قليل من اهتمامهما » (٣) .

كذلك أبدت الملكة فكتوريا إتهامات دزيرلى بعدم السماح للروسيا  
بإحتلال القسطنطينية التى هى مفتاح مصر ، وأنها لو سمحت لروسيا

(1) Seaton - Watson, Op Cit. p. 109.

(٢) - سيتون واطسون ، أستاذ الدراسات العقلية بجامعة لندن .

(3) Ibid, pp. 98 - 93; 192.

بذلك المكان فيه قضاء على مركز بريطانيا كواحدة من الدول الكبرى .  
وهاجمت الملكة جلادستون لاجتماعه المصالح الحيوية للبلاد . وهاجمت لورد دربي  
الذى عارض سياسة دزويل ومهددت الملكة ( فى منتصف يونيو ١٨٧٧ )  
بإحلال لورد ليونز - سفير إنجلترا بباريس - محل دربي فى وزارة الخارجية (١)  
وقد دعت الملكة دزويل للضغط على دربي لإظهار سياسة أكثر تشدداً مع روسيا  
فلقد ذكرت فى رسالة لها - بتاريخ ٢٧ يونيو - أن سمعة إنجلترا بدأت تنحدر  
وأن السيطرة البريطانية بدأت تنحصر ، وإذا ما وصل الروس إلى القسطنطينية  
فسوف يكون ذلك مبعث لوم عنيف للحكومة ومثار مهانة تنال الملكة مما يجعلها  
تفكر جدياً فى الاعتزال . واقترحت أن يجمع كل معاونيه ومؤيديه فى كل من  
المجلسين ويعلن أمامهم أن الامبراطورية فى خطر وليس المسيحيين فقط ، هناك  
فى البلقان ، وعليه إداة هذه الحرب التى يشنها الروس - الذين تعتبرهم الملكة  
أكثر مغبة من الأتراك - وأن عليهم أن يلتفوا حول ملكيتهم ومن ثم فسوف  
يحصل على أغلبية قوية تسانده فى كل ما يريد إتخاذ من إجراءات . ويمكن  
عندئذ أن ينذر روسيا بالتوقف عند حد معين . وعامل الوقت هو الفيصل فى  
ذلك الأمر . وعليه التصرف بأسرع ما يمكن ، وإلا فسيجد الروس يدقون  
أبواب القسطنطينية ، ويحطمون مجد الإمبراطورية العتيد (٢) .

وفى هذه الفترة كان رأى العام السائد فى إنجلترا أن روسيا تسعى للوصول

(1) Ibid. pp. 197 - 8.

(٢) عبد الرحمن على خليفة : دزويل ، دراسة فى الفكر السياسى الإنجليزى أثناء  
القرن ١٩ . رسالة دكتوراه فى فلسفة السياسة غير منشورة ، ومن جامعة الاسكندرية بإشراف  
عبد المنعم نصر ( ١٩٧٣ ) ص ٢٦٣ - ٢٦٤ .

إلى الجنوب وإيجاد مخرج لها تجاه المياه الدافئة ، فينذكر ميدلسكوت ، أنه عندما عادت المسألة الشرقية للظهور ( ١٨٧٥ ) لم يكن قد مضى على افتتاح قناة السويس للملاحة سوى ستة أشهر . وكان الوقت مبكراً بالنسبة للإنجليز لحساب أثر قناة السويس العميق على السياسة البريطانية . ولكن في عامي ١٨٧٦ ، ١٨٧٧ ظهرت في إنجلترا دراسات عديدة ملأها الصحف والكتيبات لتسمت بموجعة من الخوف الشديد والتوجس من قوة روسيا والشك في نواياها تجاه هاجمة قناة السويس (١) . كذلك كتب د هوسكينز ، أنه قد ظهر في هذه الفترة مشروع إنشاء خط حديدي داخل العراق لمنع وصول الروس وتغلغلهم في الخليج العربي وجاء في تقرير مقدم لإتحاد شرق الهند في عام ١٨٧٧ : أن المسألة الشرقية بالنسبة لإنجلترا إنما هي مسألة روسية — هندية ، لضمان أمن الهند بأي ثمن ، عن طريق ضمان حياد القسطنطينية وبرزخ السويس لأنه يؤثر في الطريق للهند (٢) .

وكانت روسيا ترى أن الهند هي بمثابة « عقب آشيل » بالنسبة لإنجلترا (٣) . وكانت روسيا عندما أعلنت الحرب على تركيا قد وضعت في تقديرها أن القوة الكبرى الوحيدة في المنطقة هي بريطانيا . وقد تقوم باحتلال « غاليبولي » Galipoli التي تتحكم في مضيق الدردنيل وكريت وتحويل مصر إلى دولة تابعة لبريطانيا (٤) .

(1) Medlicott, The Congress of Berlin and after. Lond. 1938. pp. 6 - 7.

(2) Hoskins; Op. Cit pp. 436 — 437.

(3) « a Russian paper was quoted as saying that India is the Achille's Heel where England is most Vulnerable ». Ibid.

(4) Seaton — Watson, Op. Cit. p. 170.

## ٢٢٤ -

ولذلك نجد دزيريل ، الذى خشى تقدم روسيا وتهديدها لآسيا الصغرى وقناة السويس ، يقترح على مجلس الوزراء ( فى ٢١ ابريل ) القيام باحتلال مضائق الدردنيل كضمان ماضى ضد روسيا فى حالة احتلالها للقسطنطينية ، إلا أن دربي عارضه وأصر على ضرورة أخذ موافقة الباب العالى المبدئية . كذلك عارض « سولسبرى » Salisbury وهذا الإجراء باعتباره أن هذا العمل سيضعف التحالف مع تركيا (١) ، وكان دربي يجهد عملاً مشتركاً ، واستفهم من شافالوف هما إذا كانت روسيا تنوى حصار مصر ، فرد عليه السفير الروسى بأن ذلك « مجرد خيال ، Pure Phantasy » (٢) .

وكان ذلك فى أعقاب الشائعات التى إنتشرت فى ذلك الوقت بأن روسيا تنوى إدخال مصر فى غمار الحرب ، وأنها تنوى محاصرة الشواطىء المصرية بأسطول البحر المتوسط ، أو هى تنوى أخذ أزمينية مفتاح سوريا ، وسوريا مفتاح مصر ، ومصر مفتاح أفريقيا (٣) . وكانت الحرب الروسية التركية أول تهديد فعلى للقناة واختباراً عملياً لحياذها .

ولإزاء تلك الأخطار المحيطة بالقناة ، إبان الحرب الروسية التركية ، سارع لورد دربي بإرسال مذكرة فى ٦ مايو ١٨٧٧ إلى جورج تشاكوف ( وزير خارجية روسيا ) عن طريق سفيره بلندن ( شوفالوف ) يوضح له أهمية النقاط الواردة بمذكرته وتأثيرها على مستقبل العلاقات الإنجليزية الروسية . فقد أعلنت

(1) Ibid, pp. 170 — 171.

(2) Ibid. p. 172.

(٣) محمد صفوت ، الاحتلال الإنجليزي لمصر من ١٢٤٠ .



## خاتمة

الحكومة البريطانية حيادها منذ بداية الحرب ، إلا أن حكومة جلالة الملكة أوضحت أنها ترغب في ألا يساء فهم موقفها أو اتجاهاتها بالنسبة لسير العمليات الحربية واتساع نطاق الحرب ، وحتى تظل على موقف الحياد يجب مراعاة النقاط الثلاث الآتية :

أولاً : ضرورة بقاء المواصلات بين أوروبا والشرق عبر قناة السويس ، وأيضاً منطقة الإقتراب من القناة ، مفتوحة ولعدم تعريضها للخطر ، وأن أى إعاقة للملاحة سيعتبر تهديداً للهند ، وضربة خطيرة لتجارة العالم ، وألا يقوم أحد من المتحاربين بمهاجمة أو إحتلال مصر حتى لو كان إحتلالاً مؤقتاً من وجهة النظر الاستراتيجية ، لأن هناك مصالح مالية وتجارية كبيرة للدول الأوروبية في القناة ولن تسكت الدول المحايدة على ذلك العمل .

ثانياً : إن أهمية القسطنطينية من وجهة النظر السياسية والحربية والتجارية ليست في حاجة إلى التأكيد أو البرهان ولا يمكن للحكومة البريطانية النظر إليها بعدم إهتمام ، ولا تسمح الحكومة البريطانية بسقوط هذه العاصمة التي لها مركزها وأهميتها في أيدي أخرى غير أصحابها . كما ترى الحكومة أن الوضع الحالي للسفوف والدردييل والذي صدقت عليه دول أوروبا ، إذا تعرض لأي تغيير فسيترتب على ذلك نتائج خطيرة .

ثالثاً : هناك مصالح أخرى أيضاً في الخليج العربي والذي من واجب الحكومة البريطانية حمايتها (١) .

(1) Derby to comte Schouvaloff, Lond., 6. 5. 1877, Bulletin Décadaire, No. 199, 2. 7. 1877. pp. 2 - 3.

نشرت صحيفة شركة قناة السويس الكامل لخطاب دوتن إلى شوفالوف ، بينما نشرت الوثائق الفرنسية : D. D. F. ملخصاً فقط لهذه المذكرة . راجع :

## ١٧١

وكانت هذه المذكرة بمثابة إنذار للحكومة الروسية . كما يتضح أيضاً من ترتيب أولويات النقاط الاستراتيجية الهامة التي يجب على الحكومة الروسية مراعاتها أنها بدأت بقناة السويس ثم القسطنطينية والمضائق ثم الخليج العربي . وأرسلت الحكومة البريطانية نسخة من هذه الخطابات إلى حكومات فرنسا وتركيا وإدارة شركة قناة السويس .

وقد أثارَت هذه المذكرة غناوَف الحكومة الروسية ، فسارع سفير روسيا بإنجلترا ، متأثراً بموقف الحكومة البريطانية ؛ بالسفر إلى سانت بطرسبورج لأنه كان يأمل في تحسين العلاقات الروسية البريطانية وأن يعرض على القيصر وجهة نظره وتفسيراته بالتفصيل للموقف الذي خلفته مذكرة ٦ مايو ١٨٧٧ ولم يضيّع شوقا لوف وقته وعاد إلى لندن ثانية في ٨ يونيو ومعه مذكرة طويلة لتسليمها إلى لورد دربي (١) .

وردت الحكومة الروسية على مذكرة لورد دربي بأنه ليس في نية الحكومة الروسية حصار قناة السويس أو تعريض الملاحة فيها للخطر بأي شكل من الأشكال ، لأنها تعتبر قناة السويس طريق عالمي مهم لتجارة العالم . ويجب أن يكون بعيداً عن كل هجوم وأن مصر وباعتبارها جزء من الدولة العثمانية من المحتمل مشاركتها مع الجيش التركي ، وبالتالي فإن الحكومة الروسية تعتبر نفسها عندئذ في حالة حرب مع مصر . وفي نفس الوقت فإن الحكومة الروسية لا تسعى المصالح الأوروبية الموجودة في هذا البلد ولا المصالح الإنجليزية على وجه

Duc Decazes à La Flo ( سفير فرنسا بروسيا ) , 21.5.1877, D.D.F.==  
1 ère Série. T. ii No. 171.

(1) Seaton - Watson, Op. Cit. p. 192.

الخصوص ، وعلى ذلك فإن تدخل مصر في نطاق عملياتها العسكرية (١) .  
 أما بخصوص الاستيلاء على القسطنطينية فقد أوضحت المذكرة الروسية ، أن  
 ذلك متوقف على تركيا ، وأنه ليس في نية روسيا إحتلال القسطنطينية . ولا يمكن  
 التنبؤ بمستقبل الحرب . أما بالنسبة للمناطق — الدردنيل والبسفور — والتي  
 تشكل ممرًا حيويًا بين بحرين كبيرين ، يرمي مصالح العالم كله فإنه من مصلحة  
 السلام والتوازن الدولي حسم هذه المسألة عن طريق إتفاق عام على أساس ضمان  
 أكيد ومطمئن .

كما أوضحت المذكرة أن روسيا ليس لها مصلحة في مضائق إنجلترا في ممتلكاتها  
 بالهند أو في طريق مواصلاتها (٢) .

هذا وقد اتخذت السياسة الإنجليزية موقفًا حاسمًا إزاء روسيا والدولة العثمانية  
 عندما تولى سوليسبري وزارة الخارجية البريطانية (في مارس ١٨٧٨) — بعد  
 استقالة لورد ديربي — فكان سوليسبري يمتد الدولة العثمانية ويرى أن وجودها  
 كدولة ضعيفة من شأنه أن يعرض مصالح بريطانيا للخطر . ورأى أن خير حل  
 هو استبعاد الدولة العثمانية من شرق أوروبا وتقسيم ممتلكاتها . وبذلك وضع حداً  
 نهائيًا للسياسة الإنجليزية التقييدية نحو الدولة العثمانية . وكان هدف سوليسبري  
 هو حماية مصالح بريطانيا الهندية والإمبراطورية بإحتلال مصر وقناة السويس ،

(1) Gortshakoff à Derby, Saint - Petersbourg, 18/30.6. 1877,  
 Bulletin - Décadaire. No. 199. p. 2; Cf. Le General Le Flô à  
 Duc Decszes, St. Petrs. 9.6. 1877. D. D. F. 1e e serie. T. 2.  
 No. 182.

(2) Ibid.

أو إحدى جزر البحر المتوسط مثل كريت أو قبرص للوقوف أمام أطماع الروس خاصة بعد فشل مساعي إنجلترا في تكوين عصبة من دول البحر المتوسط (إنجلترا وفرنسا وإيطاليا) ، للوقوف أمام النفوذ الروسي من الإمتداد والوصول للبحر المتوسط<sup>(١)</sup>.

وحدد سولسبري سياسته في أربعة مواقف ، منها ضمان حرية وأمن المرور في المضائق وحصول إنجلترا على عطلتين بحريتين مثل ليمنوس Lemnos وقبرص أو على الأقل ميناء مثل ميناء الاسكندرونة ولوموقتا من أجل التأثير المعنوي<sup>(٢)</sup>. أما بالنسبة لسياسته تجاه المسألة المصرية فقد عبر عنها بقوله : « إما أن ن سحب أو نحتكر أو نشارك . فإذا إنسحبنا فإن ذلك معناه أن نترك فرنسا تسيطر على طريقنا إلى الهند . وإذا إستكرنا فإن ذلك قد يقضى بنا إلى المخاطرة بالحرب لهذا قررنا المشاركة »<sup>(٣)</sup>.

لهذا إهتم سولسبري بإيجاد تسوية للوقف بدون إثارة عداوة فرنسا ومنعها في نفس الوقت من العمل منفردة في مصر<sup>(٤)</sup>.

أما لا يارد (Layard) سفير إنجلترا بالإستانة ، فكان يرى أن إمتلاك روسيا

(1) Lowe, C J. Salisbury & the Mediterranean (1886 - 1896 )  
pp. 1 - 2:

(2) Seaton - Watson, Op. Cit. pp. 376 - 377.

(3) « You may renounce or monopolize or share .. » Taylor,  
Op. Cit. p. 287.

(4) Deighton, H. S. The Impact of Egypt on Britain,  
A study of public opinion. Holt, Political and Social Change  
Op. Cit. p. 244

للمضائق التركية يخدم نواياها العدوانية تجاه الهند لأنه في استطاعة أسطول روسيا عندئذ الإندفاع في أى لحظة عبر الدردنيل ومهاجمة قناة السويس (١). وإقترح لا يارد على دزيريلي إحتمال إنجلمترا لشبه جزيرة غاليبولي كضمان مادي يظل في يدها حتى نهاية الحرب. وأن إرسال أسطول إلى القسطنطينية سيجعل روسيا تفكر في الانسحاب (٢). واعتقد لا يارد في أهمية الطريق البري عبر العراق، وأنه أهم من قناة السويس التي يمكن لأي سفينة معادية محملة بشحنة من المتفجرات سدها، وأن أى جاسوس روسي يمكنه نسف قناة السويس وأن الطريق عبر شمال سوريا قد يصبح يوماً طريقاً برياً عظيماً، وعلى بريطانيا تأمين السيطرة عليه (٣).

هذا وقد أثار خطر إننيار تركيا بوصول الجيش الروسي لمشارف القسطنطينية جوع إنجلمترا فسارع دزيريلي (في ٢٣ يناير ١٨٧٨) بإصدار الأوامر للأسطول البريطاني بالتوجه للقسطنطينية، واعتمد البرلمان لدزيريلي مبلغ ٦ ملايين جنيه. كما وافق مجلس الوزراء البريطاني على دعوة الإحتياط وبعض حكومات الهند بسبعة آلاف جندي مروا عبر قناة السويس إلى جزيرة مالطة. وأعلنت حالة التأهب في القواعد البريطانية في البحر المتوسط. واتجهت الأنظار إلى المواقع الإستراتيجية المختلفة في شرقى حوض البحر المتوسط لكي تتخذ قواعد للمهمات العسكرية

(١) إختار دزرائيلي « لا يارد » خلفاً له في البوت سفيرا بالاستانة - وكان أمين لا يارد في رأى جلادستون لفئة طيبة للأنراك، راجع :

Seaton - Watson, Op. Cit. p. 205.

(2) Ibid : p. 209

(3) Medlicot, Op. Cit. d. 19; Cf, Seaton - Watson, Op. Cit. p. 245.

ضد روسيا في المستقبل والتي يمكن أن تقدم الحماية اللازمة لقناة السويس (١).

وفي هذا الوقت (٢ مارس ١٨٧٨) وقعت معاهدة صلح سان ستيفانو، بين تركيا وروسيا، حيث اعترفت فيها تركيا للروسيا بحرية المرور في المضائق وإغلاق البحر الأسود أمام وجه أعداء روسيا وقت الحرب (٢).

وقد أثارت هذه المعاهدة عاصفة في إنجلترا لأنها أعطت روسيا مركزاً قوياً في الشرق الأدنى لا يتفق وسلامة المواصلات الإمبراطورية إلى الهند. وطلبت إنجلترا إعادة النظر في شروط المعاهدة. وتدخل بسمارك لإنقاذ السلام وتم الاتفاق على عقد مؤتمر الدول الكبرى ببرلين برئاسة بسمارك وكان هذا المؤتمر بداية عهد توزيع الممتلكات العثمانية (٣).

وكان بسمارك في الفترة السابقة لمؤتمر برلين يبحث سياسة إنجلترا على احتلال مصر، وكان من دعاة هذه الفكرة لأنه كان يخشى من قيام حرب أوروبية تضطر ألمانيا للاشتراك فيها فوجد في المسألة الشرقية وسيلة لإسترضاء الدول الكبرى. فكان من رأيه أن توافق إنجلترا على تفوق النفوذ الروسي في شرقي البلقان واستيلاء روسيا على المضائق التركية، في نظير إستيلاء إنجلترا على قناة السويس

(1) M. De Moriy (التائم بالأعمال الفرنسي بالاستاذ) à Waddington, Père., 25. 1. 1878, D. D. F. lère. T. 2, No. 333 et No. 246, 1878 :

(2) Taylor, Op. Cit., p. 247;

ومحمد مصطفى صفوت - مؤتمر برلين والدول العربية ص ٤٢ .

(٣) استمرت أعمال مؤتمر برلين من ١٣ يونيو إلى ١٣ يوليو ١٨٧٨ واجتمع :

محمد مصطفى صفوت مؤتمر برلين والدول العربية ص ٤٢، Seaton-Watson, Op. Cit. p. 98.

ومصر ، وأن تستولي فرنسا على سوريا (١)

ورفض دزيلي عرض بسمارك لأنه كان يعتقد أن بسمارك يهدف إلى خلق سوء تفاهم بين إنجلترا وفرنسا من أجل مصر ، إلا أن الدكتور محمد صفوت يؤكد أن بسمارك كان صادقاً في عرضه على إنجلترا إبان الفترة من ١٨٧٧ — ١٨٨١ (٢).

كما ساد في هذه الفترة ، داخل إنجلترا نفسها ، الرأي القائل بضرورة احتلال إنجلترا لمصر وقناة السويس . ففي ١١ يوليو ١٨٧٧ كتبت إحدى بنات ملكة إنجلترا لأمها تقول : « بأن كل من يحب إنجلترا يتوق إلى هذه الفرصة التي تسمح بوضع أقدام الإنجليز في مصر » (٣).

وفي نفس الوقت يكتب دزيلي للملكة فيكتوريا يقول لها : « إن الباب العالي يميل لبيع سيادته على مصر » (٤).  
واكن دزيلي ظل متمسكاً بفكرته القديمة بتفضيل الإستيلاء على آسيا الصغرى بدلاً من مصر .

(1) Le Marquis d'Harcourt (سفير فرنسا في لندن) à Duc Decazes., Lond. 26. 1 1877. D D. F. 10e. Serie. T. 2, No. 138.

(٢) بالنسبة لشكوك دزرائيلي في نوايا ألمانيا لإزاء المسألة المصرية . أنظر كل من :  
Seaton - Watson. pp. 97 - 8 وكذلك بحث محمد صفوت في مجلة كلية آداب  
الأسكندرية - مجلد عام ١٩٤٨ عن « موقف ألمانيا إزاء الاحتلال الإنجليزي لمصر .  
مخالفاً لوجهات نظر سيبتون واطسون .

(3) Seaton - Watson, p. 225,

(4) Ibid,

وعلى أي حال فقد نجحت الدبلوماسية الإنجليزية (قبل مؤتمر برلين مباشرة) في تأمين منطقة شرق حوض البحر المتوسط إستراتيجية أو ذلك عن طريق معارضة قيام بلغاريا الكبرى ثم حصولها على جزيرة قبرص من تركيا.

فقد كانت بريطانيا قد وضعت عينها من قبل على كثير من المواقع الإستراتيجية في شرق البحر المتوسط والتي يمكن أن تكون قاعدة أساسية تعمل منها ضد روسيا في المستقبل وكذلك يمكن عن طريقها حماية قناة السويس فيما يتعلق ذرو إلى (في الفترة من فبراير إلى مارس) بالمشاريع . فقد وجد بعد الدراسة أن ما لعله غير مناسبة لبعدها عن القسطنطينية ومصر ، ثم غير رأيه إلى الحصول على بعض المحطات الأرضية تتفق مع المصالح البريطانية بهدف تأمين التجارة ومواصلات أوروبا مع الشرق بعيدة عن ظلال التدخل الروسي القائم ولم يعترض على ذلك سوى لورد دربي ، الذي كان على وشك الاستقالة ، وقد سمع شوفالوف سفير روسيا في لندن شائعات في ٢٧ فبراير تقول : أن إنجلترا تنوي احتلال جزيرة كريت وميتلين Mytilene<sup>(١)</sup>.

أما لإقتراح احتلال جزيرة قبرص فقد ظهر وترتب له مع الكولونيل دهوم Home<sup>(٢)</sup> ، بعد أن قام بدراسة أنسب المواقع الإستراتيجية في حوض البحر

(1) D'Harcourt à Waddington, 5.4.1878, D. D. F. 1ère série.

T. 2 No. 283.

فهم داركورت - سفير فرنسا بلندن - من حديثه مع ذرو إلى أن الأخير سيتخذ بعض الاجراءات لحماية المصالح البريطانية بالاستيلاء على مركز لبريطانيا في البحر المتوسط ، وقد يكون جزيرة ميتلين ( تقع بالبحر الإيغري قريبة من المضائق ) .

(٢) أحد الضباط الإنجليز الذين كانت قد بعثتهم الحكومة من قبل لدراسة الدفاع عن القسطنطينية ، وقدم دراسة من لأواقع الاستراتيجية للشرق حوض البحر المتوسط =



تخصيصها وإستخدامها كقواعد بحرية عسكرية وتجانزية كما تخدم هذه الجزيرة قوة  
البحلرا وتكفى لحماية الخط الحديدي المقترح وكذلك حماية قناة السويس (١) .  
ويذكر ميدلكتوت أنه من المحتمل أن تكون المناقشات بين أعضاء مجلس الوزراء  
البريطاني ، قد أثرت بلا شك على القرار المزيد لإحتلال قبرص الذي تم التوصل  
اليه في الفترة فيما بين ١٨ ابريل و ١٠ مايو ١٨٧٨ . وكان مجلس الوزراء في  
نفس الوقت يرغب في تجنب المشاكل مع فرنسا في حالة استيلائه على سواحل  
سوريا (٢) .

وكان دزيريلي قد اتخذ قراره بإحتلال جزيرة قبرص ، عندما إنهارت القوات  
التركية أمام الهجوم الروسي ، حتى تكون القوات البريطانية قريبة من آسيا  
الصغرى وسوريا (٣) .

هذا وقد بعث سولسبوري إلى ولايارد ، - سفير انجلترا بالإستانة - في ١٠  
و ٢٤ مايو ١٨٧٨ مذكرة يقترح فيها موافقة السلطان على إحتلال انجلترا قبرص .  
وتحت الضغوط وتخويف السلطان بأن الإستانة مآ لها إلى السقوط في أيدي الروس ،  
وأن الدولة العثمانية سوف يتم تقسيمها بين الدول الكبرى ، وأن انجلترا ستوقف  
جهودها الخاصة بإعطاء الإمبراطورية العثمانية . عندئذ لم يجد ولايارد صعوبة في  
توقيع السلطان على الإتفاقية في ٤ يونيو ١٨٧٨ (٤) ، وبعث دزيريلي بهيئة الملكة

(1) Ibid.

(2) Medlicott, Op. Cit. p. 19; Cf. Seaton - Watson, Op. Cit.  
p. 412.

( ) اعتمد مجلس الوزراء البريطاني على تقرير هوم بأهمية جزيرة قبرص .

(3) Hoskins, Op. Cit. p. 442.

(4) Medlicott, Op. Cit. pp. 21, 29.

بالتصديق على معاهدة قبرص ، كذلك هنا الملك ايوبولد الملكة فيكتوريا على الانتصار العظيم للسياسة الانجليزية وأثنى على جهود بيكونزفيلد (١) .

وتم إحتلال جزيرة قبرص في ١٢ يوليو ١٨٧٨ وأعلنت الملكة فيكتوريا تعيين الجنرال جارنت واسلي « Garrent Wolseley » مبعوثاً طالياً وقائداً على جزيرة قبرص (٢) .

ولا يغيب عن بالنا أن « جارنت واسلي » هذا سيكون بعد أربع سنوات قائداً للغزوة العسكرية العاشمة لإحتلال مصر وقناة السويس ١٨٨٢ . وهكذا يتضح لنا أن نجاح دزيلي قبل إنشقاق مؤتمر برلين في تأكيد السيادة البحرية البريطانية على شرق حوض البحر المتوسط . فقد إنفق سراً مع روسيا لإلغاء بلغاريا الكبرى حتى يبعدها عن منافذ البحر المتوسط . ثم حصل بعد ذلك على قبرص من الباب العالي ذات المرقع الإستراتيجي الذي يشرف على قناة السويس . وعندئذ ذهب دزيلي مطمئن البال إلى مؤتمر برلين ( ١٨٧٨ ) بإبعاد خطر الاسطول الروسي عن طريق الهند البحري والبري .

وبوزت أهمية قبرص بعد ستة أشهر فقط من إحتلالها وذلك حينما تفاقمت

---

== بالنسبة لتفاصيل اتفاقية جزيرة قبرص وملحقاتها . راجع الكتاب الهام من تاريخ الجزيرة :

— Harry Charles Luke, Cyprus under the Turks (1571 - 1878).

London. 1921. pp. 259 - 269

(1) Buckle, Op. Cit. Vol. 6. p 344.

(2) Ibid. pp. 269 - 270.

(1) Waddington à M. Dufaure, Chargé par interim, du Ministère des affaire étrangères, Berlin. 8.7.1878, D. D. F. 1ère série, T. 2. No 325.

الأحداث في مصر نتيجة للتدخل الأجنبي في شئوننا ، فبدأت طلائع الثورة المصرية والحركة الوطنية في مطلع عام ١٨٧٩ بثورة الضباط المسرحين في ١٨ فبراير ١٨٧٩ وسقوط وزارة نوبار باشا (١) .

وكانت لهذه الأحداث مغزاها العميق وأثرها البالغ على إنجلترا . فقد أحس بالخطر من جراء هذه الثورة التي قد تؤدي إلى سيطرة الشعب المصري على أمور الحكم ، ومعنى ذلك قيام دولة قوية في مصر ، وهذا يتعارض مع سياستها وأهدافها في المنطقة وأحس دزيلي بذلك الخطر بعد أحداث ١٨ فبراير فبعث بخطاب إلى لادي برادفورد في ٢١ فبراير ١٨٧٩ يقول فيه : « جرت بعض المشاكل في مصر وقد بعثت كل من إنجلترا وفرنسا بسفينة والتي أمل أن تحفظ النظام . ولقد تأكد الآن أهمية قبرص . وإذا لم تجر الأمور على ما يرام ، فإنه في إمكاننا خلال ٢٤ ساعة فقط إرسال حملة عسكرية من هذه الجزيرة ( قبرص ) إلى الإسكندرية على سفن حكومية . وعندئذ يصبح إحتلال مصر أكثر سهولة كما لو كنا نقوم بإزالة جنودنا على سواحل أيرلندا » (٢) .

وفي نفس الوقت بعث دزيلي برسالة إلى الملكة فكتوريا يطالب فيها ضرورة التجهيز لإحتلال مصر عسكريا (٣) . وعلى ما يبدو فإن حديث مجلس الوزراء البريطاني قد دار حول دراسة موضوع الإحتلال العسكري لمصر ، ونال موافقة

(١) أحمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية ص ٧٥ - ٧٦ ، سامي شـ.زير - الصحافة المصرية وموقفها من الإحتلال الإنجليزي - دار الكاتب العربي . القاهرة ١٩٦٨ ص ٢٣ - ٣٠ ، محمد صغوت - الإحتلال الإنجليزي لمصر - ص ٢٤ .

(2) Disraéli à Lady Bradford, 21.2 1879, Lettres Intimes.; Op. Cit. p. 264,

(3) Marlowe, J. Cromer in Egypt, Op. Cit. p. 40.

أغلبية الأعضاء. ويوضح ذلك من خطاب دزيريلي الذي بعث به إلى صديقه  
لادي برادفورد ، في أول إبريل ١٧٨٩ حيث قال : « من الواضح أن معرفتنا  
القادمة ستكون بحجة ، الإحتلال المشترك بين إنجلترا وفرنسا لمصر في آن  
واحد ، وربما لا يقع هذا الإحتلال ، ولكن في كل الأحوال أعتقد أننا متأكدون  
دائماً من موافقة أغلبية الأعضاء على سياستنا الشرقية ، (١) » .

ولقد أوضحت أوراق سولسبري الخاصة في ١٨ إبريل ١٨٧٩ ، أن هناك أخباراً  
بتجهيز حملة فرنسية في ميفاء بريست ، لذلك حذر سفير إنجلترا بباريس  
(لورد ليونز) ، فرنسا بأن اتجاهاتها ومشاعرها حكومة وشعباً قد تحولت في  
السنوات السبع منذ أن سمحت فرنسا لإنجلترا بعمل ما يعين لها في مصر طالما  
أخذوا في اعتبارهم مصالح « حملة السفنات الفرنسية » ، (٢) .

وهكذا يتضح من كل هذه الدلائل وتلك الوثائق الصريحة أن إنجلترا قد  
وضعت الخطط في أجندتها ، وبدأت تفكر جدياً في الإحتلال للعسكري لمصر  
بعد أحداث فبراير ١٨٧٩ . وكان دزيريلي وراء ذلك بعد أن كان يرفض فكرة  
إحتلال مصر — كما رأينا من قبل — ولكن الوضع تغير . فدزيريلي عاجله  
المنية (١٨٨١) قبل أن يحقق حلمه ، وكان قد خرج من الحكم في ١٨٨٠ ، ولكن  
مخططة نفذ ما من بعده جلادستون ، الذي كان على عكس دزيريلي ضد فكرة  
الإحتلال . ولكن التيارات السياسية والمصالح الاقتصادية والإستراتيجية  
البريطانية آنذاك كانت فوق كل اعتبار فإتساق جلادستون إلى إحتلال مصر ،  
ضارباً بمبادئه السياسية عرض الحائط .

\* \* \*

(1) Disraeli à lady Bradford, 1. 4. 1879; Lettres intimes, Op.  
Cit. p. 265.

(2) Holt, M., Op Cit, p. 244,

ننتقل بعد ذلك لدراسة جانب هام وهو تطور مسألة حياد قناة السويس وموقف بريطانيا من هذا الحياد . فهمى لم تأل جهداً في دراسة المركز الدولى لمصر وقناة السويس قبل الإقدام على الاحتلال .  
فعارضت - كما سنرى - مسألة حياد قناة السويس لأن ذلك يتعارض مع إجماعها وتخطيطها لاحتلال القناة .

كانت مسألة حياد قناة السويس مشار بحث ودراسة رجال الفكر والساسة على مر السنين وحتى قبل إنشاء قناة السويس . ففي عام ١٨٣٨ اقترح مترنيخ على محمد على فكرة حياد القناة ، فلم يقبلها محمد على . وبعد ذلك بثلاث سنوات اقترح مترنيخ أيضاً أن تتضمن معاهدة لندن ( ١٣ يوليو ١٨٤١ ) ، والتي ضمنت حياد البسفور والدردنيل ، نصاً لضم حياد القناة مستقبلاً ، إلا أن تلك الفكرة فشلت لمعارضة انجلترا لها (١) .

وبصدور عقد الإمتياز الشاقى في ٥ يناير ١٨٥٦ جاء في المادة ١٤ منه :  
و نعلن رسمياً بإسمنا وبإسم خلفائنا أن القناة البحرية الكبرى من السويس إلى الطينة ( بور سعيد ) والمرافى التابعة لها مفتوحة على الدوام بوصفها ممرًا محايداً لكل سفينة تجارية عابرة من بحر لآخر دون تمييز أو حرمان أو تفضيل بين الأشخاص والجنسيات في مقابل دفع الرسوم ومع مراعاة الأنظمة التى تفرضها الشركة العالمية صاحبة الإمتياز فيما يتعلق باستخدام القناة وملحقاتها بشرط إقرار الباب العالى لما تقدم (٢) .

(1) Halberg, Op. Cit: p. 278.

(٢) بطرس بطرس غالى ويوسف شلالة - قناة السويس وشكالاتها (١٨٥٤-١٩٥٧) ، الاسكندرية - مطابع البصير بدون تاريخ ص ٦ - وراجع أيضاً عبد العزيز الشناوى ، قناة السويس والتجارة السياسية : ص ١٠٠ من ١٩١ .

## ٣٩ -

والمنع المستفاد من حييدة القناة هنا هو منع السفن الحربية من المرور في وقت السلم والحرب على السواء . وقد قيل في تبرير هذا المنع أن الفكرة السائدة وقتذاك عدم السماح للسفن الحربية بالمرور في القناة خشية سدها أو وقوع أعمال حربية فيها . فلم تعرض المادة ١٤ للسفن الحربية لآمن قريب وآمن بعيد وهذا إغفال متعمد له دلالاته كما أن هذه المادة وصفت القناة بأنها ممر محايد ولم تذكر حرية الملاحة في القناة أو حرية المرور بها . وهناك فارق كبير بين عبارة « ممر محايد » وعبارتي : « حرية الملاحة وحرية المرور » . فحييدة القناة لا تسمح بمرور السفن الحربية أو التي تحمل قوات مسلحة عبر القناة ، بينما المرور أو حرية الملاحة في القناة تسمح بمرور هذه السفن مع إخضاعها لقيود كثيرة معينة . وقد تذهبت الدول إلى هذه المسألة في إتفاقية الإستانة ١٨٨٨ ولم تأخذ بالمبدأ الذي جاء في عقد الإقليم الثاني ورغبة منها في ضمان حرية المرور في القناة فوصفت القناة بأنه ممر حر : « Passage Libre » ، واختفت العبارة التي وردت في العقد وهي « ممر محايد » (١) .

إلا أن كل هذا لم يضمن حياد القناة لأن حيادها يجب أن تقرره وتضمنه نصوص إتفاقية دولية فانتزعت دى لسييس فرصة لإعتقاد المؤتمر الدولي بباريس في المدة من ٢٥ فبراير إلى ١٦ أبريل ١٨٥٦ ، والذي كان مشغولا بوضع شروط الصلح عقب حرب القرم ، وطلب دى لسييس من النمسا بإعتبارها دولة محايدة بين إنجلترا وفرنسا فيما يخص بقناة السويس ، بأن تؤيد إدراج النصوص التالية لتكون في صلب معاهدة السلام التي يضمنها مؤتمر باريس :-

١ - تضمن الدول الموقعة حياد قناة السويس البحرية على الدوام .

(١) عبد العزيز الشناوى - المراجع السابق ص ١٩١ - ١٩٢

## ١٠٠ -

٣ - لا يجوز مطالأة القبض على أى سفينة داخل القناة ،  
٣ - لا يجوز مرا بطة قوة أجنبية على شواطئ القناة دون موافقة الحكومة  
المصرية (١) .

وقدم المشروع ولكنه رفض نتيجة معارضة وزير خارجية إنجلترا ، كلارندون  
Clarendon ، وتهديده بالانسحاب من المؤتمر وكذلك معارضة تركيا . فأثروا  
عدم تعريض المؤتمر لمزات قد تعصف به ، وإلغاء مؤتمر باريس دون أن  
تعرض المعاهدة لموضوع قناة السويس (٢) .

وفي نفس السنة اقترح مترنيخ على الخديوى أن يقوم بدعوة مؤتمر دولي  
يعقد بالقسطنطينية بهدف تنظيم إتفاقية دواية دائمة لضمان حياد القناة تجنباً  
للعصوبات والمشاكل التي قد تنشأ مستقبلاً (٣) . كذلك يبيد دى (سبس السكره  
في ٣ مارس ١٨٦٤ ، ويرسل مذكرة لوزير خارجية فرنسا ( Drouyn de  
Lhuys ) وضع فيها مبادئ أولية لمعاهدة دواية تختلف قليلاً عما سبق إقتراحه  
بمناسبة مؤتمر باريس الدولي ١٨٥٦ (٤) .

وبإفتتاح قناة السويس أصبحت مسألة حيادها موضوعاً ملحاً وعلى جانب  
كبير من الأهمية ، وهذا ما تعرض له المؤتمر التجاري الدولي فجاءت المادة الثانية

(1) De Lesseps, Lettres Journal, et Documents, T. i, p. 353.

(2) Hallberg, Op. Cit. pp. 149, 279., cf, El - Hefnaoui, M.,  
Les Problemes contemporains posés par le Canal de Suez.  
p: 148.

(3) Ahmed Moussa, Essai sur Le Canal de Suez, Paris 1935.  
pp. 45 - 6.

(٤) عبد الله رشوان - المركز الدولي للقانون ، ٢٣ .

## ١١١ -

مخصص على إعتراف الدول بهذا الحياد (١) . وظلت مشكلة تحديد المركز الدولي للقناة إلى أن صدرت اتفاقية ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ الدولية بالقسطنطينية تضمن حرية المرور في القناة .

وهكذا أدخلت قناة السويس حالة جديدة في القانون الدولي . العام لم يكن للعالم سابق عهد قبل حفر القناة بالقنوات الصناعية . وإتجه الشراح القانونيين إلى ضرورة تقرير حرية الملاحة فيها لصالح جميع الشعوب . ومن هنا بدأت الصبغة العالمية تصبغ القناة ، وتعرضت الجمعيات الدولية ورجال السياسة لوضع الحلول اللازمة لتثبيت مركزها وكان أولها القرار الذي أوصى به المؤتمر التجاري الدولي ، المنعقد بالقاهرة (١٨٦٩) فنأدى بحياذ قناة السويس وأن تلزم الدول بإحترام هذا الحياد (٢) .

كذلك نجد أحد أعضاء مجلس العموم البريطاني ( El-Phinstone ) يطلب بعد أشهر قليلة من إفتتاح قناة السويس ( أغسطس ١٨٧٠ ) بحياذ قناة السويس . ورد وزير البحرية البريطانية ( M Childers ) على العضو بقوله : إن المجلس يستطيع الإطمئنان إلى أن الحكومة ستعالج الأمر طبقاً لما تطلبه عليها المصالح البريطانية ، (٣) وهذا التحفظ يدل على أن حكومة إنجلترا كانت تعارض فكرة حياذ القناة لأمر يثبت في نفسها منذ أن غيرت موقفها من المشروع بعد تحقيقه . فعملت على استخدام شتى الحيل والمسائل لمصلحتها في السلم والحرب وليس لخدمة المصالح العالمية .

(1) Halderg, Op. Cit. p 280 - 1, Dou'n, Op. Cit, p. 495.

(٢) أنظر ص ٤٣ - ٤٦ .

(3) Voisin - Bey., Op. Cit. T. III. pp. 159-160



وقد تلبه دى لسبس لذلك فنادى بحيايد القناة وحرية الملاحة فيها فى إتفاق دولى، حفاظاً على المصالح الفرنسية ويدفع فيها خطر إنجلترا. ولا يوجد هناك أى نص من مسئول بريطانى واحد يبدو منه قبول بريطانيا لفكرة حيايد القناة. ذلك لأن الحيايد لو تقرر فى إتفاق دولى قبل لإحتلال إنجلترا لمصر (١٨٨٢) لترددت إنجلترا طويلاً قبل أن تقدم على عدوانها على مصر، ولوجدت الدول الموقعة على هذه المعاهدة تقف عثرة فى طريقها. وهذا أوضح دليل على نية بريطانيا المبيتة للاعتماد على مصر وإحتلال قناة السويس. ولهذا عارضت فكرة حيايد القناة (١).

وإبان الحرب الفرنسية — البروسية (١٨٧٠) (٢) وقفت مصر وتركيا على الحيايد وفتحت قناة السويس للسفن الحربية والتجارية على السواء بدون إستثناء. وإعتبرت تلك الحالة سابقة من شأنها إستمرار فتح القناة لسفن المتحاربين مادامت تركيا ومصر تقفان على الحيايد، وما دامت سفن الطرفين المتحاربين ترى حرية القناة وسلامتها وتحترم قواعد الملاحة بالقناة، ومن الحوادث الجديدة بالذكر آنذاك تقابل سفينتان متعاديتان — أثناء تلك الحرب فى ١٥ أغسطس ١٨٧٠ — إحداهما ألمانية والأخرى فرنسية، فى بحيرة التمساح. وكان ذلك فى يوم عيد الإمبراطور ولهم فراق كان عن السفينة الفرنسية إلا أن أطلقت صفارة تحية للسفينة الألمانية. وردت عليها السفينة الألمانية بتحيةة أحسن منها (٣).

(1) El-Hefnaoui, M Les problèmes contemporains posés par le canal de suéz. Paris 1951. p. 149.

(٢) راجع الفصل الثالث من الباب الأول.

(3) El Hefnaoui, Op. Cit. p. 150.

## ٤٢ -

وكان إحتمال مرور سفن مصحوبة بغنيمة محل تبادل وجهات النظر بين حكومات القاهرة والإستانة وباريس ، وكانت حكومة الباب العالي قد أصدرت للحكومة المصرية أمراً مبدئياً باعتقال كل سفينة تحضر ومعها غنيمة بقصد عبور قناة السويس . وعارضت فرنسا هذا الرأي ، ولكن هذا الإشكال النظري لم يقع عملياً (١) .

وعندما أغت روسيا حياد البحر الأسود بمساعدة بسمارك وموافقة الدول، ثم توقيع معاهدة لندن (١٢ مارس ١٨٧١) (٢)؛ عندئذ أثارَت الصحافة والرأي العام الأوروبي مسألة حياد قناة السويس . فذكرت صحيفة التيمز The Times في عددها بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٧١ : . . . أنه إذا كانت روسيا قد أمنت البحر الأسود ضد أي دولة أجنبية معادية ، فإن إنجلترا هي الأخرى لها الحق في ضمان مشابه لطريق مواصلاتها مع الهند وإستراليا عبر قناة السويس ضد أي دولة أجنبية قد تحاول إغلاقها ، (٣) .

كذلك أورد (فوازان بك) نص المذكرة التي بعث بها لورد جرانفيل في ٢١ نوفمبر ١٨٧١ إلى ممثلة في الإستانة جاء فيها: « لإنجلترا المصلحة الكبرى في بقاء قناة السويس مفتوحة للسلاحه للجميع ، في الوقت الذي ترغب فيه روسيا أن يصبح الدردنيل — بوابة البحر الأسود — مغلقاً أمام أساطيل الدول الغربية كلها وعلى عكس ذلك فإن بريطانيا تطالب بالانغلاق للقناة . ولهذا تهتم بريطانيا بإنتهاز الفرصة للحصول على ضمان دولي بالمحافظة على حرية الملاحة في القناة

(١) عبد الله رشوان - المركز الدولي للقناة ص ٣٩ .

(٢) راجع الفصل الثالث من الباب الأول .

(3) Voisin Bay, Op. Cit. T 3, pp. 161 - 163.

## ١٢

في وقت السلم والحرب، (١).

وكذلك عندما اجتمع المؤتمر الدولي للعمولة بالاستانة (١٨٧٣) عارضت إنجلترا فكرة حياد القناة وحصلت من المؤتمر على الموافقة باسماح للسفن الحربية بالمرور في القناة. وأدعت أنها فعلت ذلك لتجعل القناة واقعة تحت حماية وإشراف أوروبا بأمرها. ولم تنعرض لمركز السفن التجارية إذا كانت تركيا في حالة حرب، فكانت إنجلترا تحاول تلافي تقرير ميداً حرية الملاحة للجميع (٢).

هذا وقد أدى تطور أحداث المسألة الشرقية في السبعينات من القرن التاسع عشر إلى إثارة مخاوف رجال السياسة وملاك السفن والتجار في إنجلترا على مركز ومستقبل قناة السويس، فقد تدارس رجال اتحاد الغرف التجارية في إنجلترا Association of Chambers of commerce مسألة قناة السويس، وأرسلوا مذكرة إلى حكومة إنجلترا في ديسمبر ١٨٧٦ حثتها فيه على اتخاذ اجراءات حياد قناة السويس بوضع ادارتها في يد لجنة مشتركة من الدول الأوروبية الكبرى (A joint Commission of European Powers)، أو أى شكل آخر تراه حكومة إنجلترا (٣). إلا أن الكولونيل ستوكس — العضو البريطاني في مجلس إدارة الشركة — عارض هذه الفكرة نظراً لما ستواجهه من مشاكل سياسية خطيرة؛ خصوصاً وأن الباب العالي سرفض السماح للتدخل الاجنبي

(1) Ibid. pp 168 - 169.

(2) Hallberg; Op. Cit. Footnote p. 281; Cf Marlowe, Anglo-Egyptian relations. p. 79.

(3) Lloyd, Sampson (رئيس اتحاد الغرف التجارية) to Derby; 12, 12, 1876. Parl. P. Egypt 14 (1876). Doc. No. 42.

فى هذا الجزء الهام فى ممتلكات الإمبراطورية العثمانية . بالإضافة إلى معارضة  
الحدويى نفسه لنفس السبب . وأيضاً حملة أسهم قناة السويس سيعارضون هذا  
الإجراء لأنهم يرغبون بقاء إدارة ملكيتهم فى أيديهم ، وهى التى ضمنتها نصوص  
عقد الامتياز لسنوات .

ودعم ستوكس وجهة نظره بأن القناة من الوجهة العملية دمر محاييد ، منذ  
إفتتاحها ، لكل السفن التجارية ، وقد أحترم هذا الحياد إبان الحرب الفرنسية  
للروسية بدون تدخل من حكومة المالكه رسمياً لضمان الحياد . أما إذا تخضعت  
إدارة القناة للدول الأوروبية تحت شروط معينة لضمان حيادها ، فإنه من المحتمل  
منع السفن الحربية من المرور فى القناة . وعندئذ ستكون الدولة الوحيدة  
المتضررة من هذا الإجراء هى بريطانيا (١) . ويستطرد ستوكس ، فى تقريره  
بقوله : «وطالما لنا السيادة البحرية ، فإنه بدون تعقيدات حياد القناة بالمعاهدات ،  
فإن سفننا التجارية والحربية على السواء ستظل تعبرها من بحر إلى آخر وفى  
اللحظة التى نفتقد فيها هذه السيادة فإن الأخطار التى ستواجه سفننا التجارية  
ستكون أكثر من المصاعب الخاصة بعبور القناة » (٢) .

كذلك تصبح معارضة ساسة إنجلترا لحياد قناة السويس ، فى حديث وزير  
الخزانة لمجلس العموم البريطانى ، إبان الحرب الروسية — التركية فى جلسة ٣  
مايو ١٨٧٧ . فشرح للمجلس معنى كلمة التحييد Neutralisation بأنها تعنى تحريم  
عبور السفن الحربية التابعة لمختلف الدول فى القناة زمن الحرب . وأن بريطانيا

(1) Colonel Stokes to Derby, Gatham. 26, 12. 1876. Parl.  
P. Egypt 14 (1876). No. 53.

(2) Ibid.

لا نوافق إطلاقاً على هذا الوضع لأن معناه حرمان إنجلترا من إرسال قواتها المسلحة إلى الهند إذا نشب قتال عبر قناة السويس ، وذكر أن الحكومة البريطانية لن تأل جهداً في اتخاذ الإجراءات الخاصة بحماية الملاحة في قناة السويس (١) .

وفي مجلس اللوردات رد لورد دربي على سؤال أحد الأعضاء في مناقشات جلسة ٤ مايو ١٨٧٧ عن مسألة حياد القناة بأنه لا توجد إتفاقية دولية من أى نوع تؤكد حياد القناة . وأن فرمان الإمتياز نص على أن تكون قناة السويس مفتوحة للسفن على الدوام ( à toujours ) وهذه ترجمة حرفية للنص الفرنسي كمنح محايد للسفن التجارية . وأضاف دربي بأنه علاوة على ذلك فإن فرمان إيست له صفة الإتفاقات الدولية . ثم شرح دربي معنى كلمة الحياد — حسبما وردت في الوثائق الدبلوماسية من وجهة نظره — بأنها تعنى عدم السماح بالمرور فى القناة لسفن الدول المتحاربة على السواء ، وأوضح أن هذا سيؤدى إلى نتائج خطيرة . وعلى هذا رأى دربي أنه لا يوجد أى ضمان لحياد القناة من جانب الدول البحرية وأكد أهمية استمرار القامة مفتوحة للملاحة من وجهة نظر المصالح البريطانية . وأن هذا واجبنا الذى يجب ألا نهمله (٢) .

هذا وقد نشأت مشكلة حياد القناة إبان الحرب الروسية — التركية بسبب قيام مصر بمساعدة الدولة العثمانية فى حربها مع روسيا عام ١٨٧٧ . فكانت السفن المصرية تنقل الجنود المصريين من الموانئ المصرية إلى ميدان القتال . وعلى هذا صار من حق مصر منع مرور السفن الروسية فى قناة السويس وأن تستخدم

(1) Bulletin Décadaire Nos. 194, 125.

(2) « . . . . II n'existe aucune garantie de la neutralité du Canal par les puissances maritimes » Ibid. pp. 1 - 2.

القناة في المعاييس الحربية كجزء لا يتجزأ من الأراضي المصرية . (١) وفي هذا الوقت تعرض الخديوى اسماعيل للضغط من جانب قنصل روسيا العام في مصر « دى فلوكس » الذى حذرته من احتمال قيام روسيا بهجوم مصر وضرب الموانئ المصرية بالقنابل وإيقاف تجارتها الخارجية . وخاف اسماعيل خصباً بعد أن سرت إشاعات باحتمال ظهور اسطول روسى فى البحر الاحمر، وضربه للدوانى المصرية الواقعة على هذا البحر (٢) .

وبذلك أصبحت مصر وقناة السويس داخل نطاق الاقاليم المعادية لروسيا . واتى بحق للأخيرة أن تهاجمها وتستخدم حيا لها كل ما تجيزه لها قوانين الحرب . ولا توجد قاعدة تلزم روسيا بالنزاع عن هذا الحق الذى تخوله لها القواعد العامة للقانون الدولى . أو تمنع الباب العالى والحكومة المصرية من ممارسة حقوقها فى منطقة القناة كجزء من أقاليمها . واشتد الخوف من أن تمارس روسيا حقوقها الحربية على القناة بالاعتداء على سلامتها بالحصار أو التدمير أو تعطيل المرور، خاصة وأن مصر قد قدمت معونة عسكرية للباب العالى فى حربه مع روسيا — كما ذكرت — واشتد الخوف أيضاً من أن تستخر تركيا قناة السويس لخدمة أغراضها الحربية (٣) .

وفى نفس الوقت عمل الخديوى من جانبه على حماية قناة السويس فى حدود

(1) Hallberg; Op. Cit. pp. 281 - 282.

وراجع : عبد الرحمن زكى ، أهم برقيات النجيدات العسكرية المصرية لمعاونة الدولة العثمانية ابان الحرب الروسية - التركية ١٨٧٧ - ١٨٧٨ مجلة الجمعية التاريخية المصرية، المجلد الثالث - العدد الأول - مايو ١٩٥٠ من ١٠٣ - ١٨٣ .

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية من ٤٥ .

(3) El-Hefnaoui - Op. Cit. p. 151., Ahmed Moussa; Essai sur le canal de suez. Paris 1935 p. 107.

إمكانيات الحربية ، فبث الانغام في مدخل القناة لمنع السفن الحربية الروسية من الاقتراب منها . كما أرسل عوامتين مدرعتين من الاسكندرية إلى ميناء السويس لحراسة تلك الانغام . كما أعد قوة حربية للسهر على حراسة القناة وحمايتها تحت اشراف ضباط بريطانيين ، وذلك ارضاء للحكومة الانجليزية . وكان اسماعيل قد حاول قبل ذلك اقامة بعض الاستحكامات عند مدخل القناة ، إبان الفترة التي ساءت فيها العلاقات بينه وبين الباب العالي (١٨٦٩ - ١٨٧٠) ولكن الباب العالي طارض ذلك ، فأضطر الخديوي إلى عدم أتمامها (١) .

وفي أواخر ابريل ١٨٧٧ رسا أسطول بريطاني في ميناء بورسعيد ، فأثار بذلك مخاوف كل من اسماعيل وودي ميشيل ، — قنصل فرنسا العام في مصر — وكثرت الشائعات عن احتمال احتلال إنجلترا لمصر . وزادت مخاوف ودوق هيكاز ، وزير خارجية فرنسا — على الرغم من تأكيدات دربي المتكررة له بأن إنجلترا لا تفكر في احتلال قناة السويس أو مصر ذاتها ، وأن الإجراء الذي قام به الاسطول البريطاني لا يقصد منه إلا المحافظة على مصالح إنجلترا في الهند . ورغم ذلك فإن الرأي العام البريطاني كان متحمساً لاحتلال مصر بعد تهديد روسيا للبوغازين (٢) .

أما بالنسبة لموقف الدولة العثمانية ، فقد طلب الباب العالي من حكومة القاهرة أن تعمل على أن تظل قناة السويس مفتوحة لكل السفن المحايدة ، وتغلق في وجه كل سفينة مادية ، وأن تعامل السفن الروسية في الموانئ المصرية والملاحة بنفس

(١) محمد محمود السروجي ، مصر والمسألة الشرقية في النصف الأول من القرن ١٩

اسكندرية ١٩٦٦ - ص ٢١٠ نقلًا من وثائق هابدين (محفظة ٢٨٥ هابدين تركي)

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ٤٦ - ٤٧

المعاملة التي تلقاها في سائر موانئ الإمبراطورية العثمانية بإعتبارها سفينة  
معدية (١) .

ورد الخديوى على تعليمات السلطان بضرورة تنفيذ الإجراءات التي تعطل  
مرور المراكب، ونهت إلى ضرورة مراعاة احكام المادة ١٤ من امتياز ١٨٥٦ .  
فأوضح السلطان وجهة نظره في هذه المادة بأن امتياز عام ١٨٥٦ إنما يكمله  
ويوضحه اتفاق عام ١٨٦٦ ، وأن هذه المادة نصا وروحا لا تؤدي للقول بتقرير  
حياد القناة ولا ترمى الى تقرير حق المرور لجميع السفن التجارية على وجه المساواة  
التامة وأن السلطات العثمانية تحتفظ بحقوقها الكاملة في القبض على السفن الروسية التي  
تدخل منطقة القناة والموانئ المصرية (٢) .

واستجاب الخديوى لتعليمات السلطان على الا يترتب عليها أى تعطيل لتجارة  
المراكب، وتولى تدابير الأمن بمنطقة القناة وأقام رقابة بوليسية بطول مجراها،  
وأخطر ممثلى الدول فى ٥ يوليو ١٨٧٧ بأن الباب العالي قد قرر أن تظل القناة  
مفتوحة للسفن المجاورة ومغلقة تماما فى وجه السفن الروسية طوال هذه الحرب (٣)  
وكان مركز الخديوى دقيقاً بين تعليمات السلطان وموقف انجلترا ومواد الامتياز  
الصادرة عام ١٨٦٦ (٤) .

وعلى الصعيد الدولى نجد المعهد الدولى للقانون وقد اجتمع فى نفس السنة

( ١ ) عبد الله رشوان - المركز الدولى للقناة ص ٤١

( ٢ ) المصدر السابق نفس الصفحة

( ٣ ) المصدر السابق - ص ٤١ - ٤٢

( ٤ ) المصدر السابق - ص ٤٢



(١٨٧٧) وقام بدراسة المركز الدولي للقناة أبان الحرب وأصدر توصياته الآتية:  
و تمنى لصالح ملاحه الشعوب كلها أن تيرم معاهدة دولية تضع قناة السويس،  
فى حالة الحرب ، بعزل عن العدوان ، (١).

هذا وقد إشتهر دى لسبس ظروف الحرب والتعقيدات التى ترتبت عليها ،  
فسافر الى انجلترا فى ١٠ مايو ١٨٧٧ لدراسة مركز قناة السويس مع المستوالين  
فى الحكومة الانجليزية فتقابل مع اللورد دربي وشرح له المخاوف التى انتابت حملة  
الأسهم من جراء تفاقم المسألة الشرقية والاختطار المترتب على ذلك مثل اعساقه  
الملاحه فى قناة السويس ، وكان هدف رحله دى لسبس الى لندن هو التوصل  
الى اتفاق مع حكومتها للمحافظة على الترتيبات العامة لحرية الملاحة فى القناة مثلاً  
كانت منذ افتتاحها ١٨٦٩ (٢) . فقدم دى لسبس مذكرة الى دربي جاء فيها: وعندما  
أعلنت الحكومة البريطانية فى مجلس البرلمان عن ضرورة ضمان حرية المرور بقناة  
السويس للسفن الحربية، فإن ذلك جعلنى أفكر فى ضرورة التباحث مع الحكومات  
الأخرى البواقفة على هذا الموضوع باعتبارى رئيساً للشركة ، والى تشترك  
فيها انجلترا كذلك — وبناء على ذلك أضع أمام لورد دربي مشروعاً يعبر  
ببساطة عن أفكارى الشخصية، والى اعتقد أن دوق ديكاز قد وافق عليها وأيدها  
بعد مباحثاتى معه أمس، (٣) . ثم أرفق دى لسبس بمذكرته مشروع لإتفاقية دولية  
لمرور السفن الحربية فى قناة السويس ، وتقتضى بضمان الحكومات لحرية الملاحة

(1) El Hefnaoui M., Op. Cit. p. 152.

(2) Bulletin Décadaire No. 197, 12. 6. 1877.

(3) Darby to Lyons. 16. 5. 1877. Parl. P. Egypt 1 (1877).

Inclosure in No. 1.

للسفن التجارية. أما السفن الحربية فإنها تخضع للسلطات الحامية في منها من أنوال  
أى قوات أو مواد حربية على الأراضي المصرية (١).

إلا أن لورد دربي عارض فكرة حياد القناة ورفضها على أساس أنها ستواجه  
كثيراً من الاعتراضات : « Open to too many objections » . وأرسل  
دربي الى « ليونز » ، بيساري ، بنفاصيل لاجتماع ، بدى لميس وأرفق برسالته  
مشروع دى لميس الخاص بحياد قناة السويس ، وطلب منه إخطار دى لميس  
بأن الحكومة الإنجليزية أخطرت كل من روسيا وتركيا ومصر بأن القناة  
لوتعرضت لأضرار ، فإن الحكومة الفرنسية نفسها والحكومات الأخرى سوف  
تتبنى بلاشك نفس الموقف البريطاني (٢).

يتضح من هذا محادثة لورد دربي طمأنة دى لميس وصرف نظره عن مسألة حياد  
القناة .

هذا وقد نادى بعض علماء القانون بإقتراح حل وسط يوفق بين مصالح  
الجميع ، وهو إعلان « الحياد الدائم لمصر » ، لأن مصير القناة مرتبط بمصيرها وأن  
ينظم هذا الحياد بمقتضى إنفاق دولى حتى لا يترك أمرها لإحتكار دولة أو دولتين  
وأن تضمن الدول حصانة مصر وحرية الملاحة بالقناة ضد أى إعتداء . وأن  
حياد مصر يستلزم إستقلالها التام عن تركيا حتى لا تتبع مصير هذه الدولة صاحبة  
السيادة عليها وتعرض لأخطار عديدة ، إذ كل حرب تشترك فيها الدولة العثمانية  
تدخل مصر والقناة في نطاقها حتماً ويسوغ للدول المعادية مهاجمة (٣).

(1) Derby to Lyons, Op. Cit. Parl. P. Ibid. inclosure 2 Ibid No. 1.

(2) Ibid.

(٣) عبد الله رشوان - المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها ص ٣١ - ٣٢

بينما اقترح البعض لإنشاء دولة بمنطقة القناة تمتد بطولها والمسافة معينة من جانبيها وتكون ذات مركز شبيه بمركز بلجيكا ، وتمتع بالسيادة على منطقة القناة ، وتوكل لها إدارة المرور والإشراف عليه ، وتقدم عهداً كبلجيكا ، بعدم الإلتجاء لأعمال الحرب إلا في حالة الدفاع عن نفسها ، وتلتزم الدول الكبرى بالإمتناع عن مهاجمتها وتضمن سلامتها من الاعتداء الخارجيين بشرط ألا تعرقل هذه الدول حرية الملاحة بالقناة ، وتكمل بحفظ الطريق المائي في حالة جيدة ، ويصرح لها بحماية رسوم يتفق عليها . وتنص معاهدة الضمان على أن تكون القناة وتحتها مفتوحة لمرور جميع السفن في كل الأوقات (١) .

ولقد هاجم « إيفانج بارنج » (لورد كرومر) مسألة حياد مصر وقناة السويس في كتابه مصر الحديثة . فيذكر أن السياسة المعتقدا في وقت ما أن حل المسألة المصرية يمكن في حياد مصر بأن تصبح بلجيكا الشرقى . ويشتد كرومر أولئك الذين يرون حياد مصر حلاً لمشكلة القضاية المحتمل قيامها بين إنجلترا وفرنسا بسبب مصر ، في حالة قيام أحدهما بإحتلال مصر . وبالنسبة لمسألة المقارنة بين مصر وبلجيكا ، يرى كرومر إختلاف الموقف ، فبلجيكا بلد معتمد يسكنه شعب متحضر قادر على تشكيل حكومة وطنية لحكم نفسه بعكس مصر (٢) . وهو بذلك إنما يبرر إحتلال مصر على أساس أن ذلك يحميها من الفوضى .

ولقد اعتبر أحد الإقتصاديين الفرنسيين M. Leroy-Beaulieu في مقال له (٢٢ أغسطس ١٨٨٢) عن مسألة حياد قناة السويس فذكر أن أهم ما يميز قناة السويس عن مضيق البسفور ومضيق سوندى ، هو أن قناة السويس ليست فقط

(١) المرجع السابق ص ٣٢

(2) C omer, Modern Egypt. Op. Cit. Vol 2. pp. 382 - 3.

طريقاً بحرياً تجارياً وإلماهى أيضاً بنفس الدرجة طريقاً عسكرياً Voie militaire ليس فقط للدولة واحدة وإنما لجميع أثمان دول ، وأن السفينة الحربية الفرنسية والانجليزية لا تهتم في الظروف العادية عبور البسفور أو سوندي ، هلى عكس قناة السويس التى تعبرها السفن الحربية المختلفة باستمرار لان قناة السويس تربط أوروبا بمستعمراتها فى آسيا وجزر المحيط . كذلك يشكل العسكريون الجزء الأكبر من عدد المسافرين الذين يرون بالقناة (١)

وهكذا فإن أهمية قناة السويس كطريق حربي يجعل الدول بأن التحييد الحائض والبسيط ( La neutralisation pure et simple ) — سواء فى زمن السلم أو الحرب — مستحيل تماماً . وعلى هذا فإن الإتفاقيات الوحيدة للقناة هى التى تتعلق بحمايتها بإعلان أن هذا الطريق المائى مفتوح على الدوام ولكل السفن الحربية والتجارية بتأييد وحماية كل الدول الكبرى وهذا سيفنى بالطبع عن مسألة إحلال دائم للقناة .

وأكد قوله بأن العرب الذين احترموا حتى الآن القناة ، سيكون لديهم عندئذ دافع أقوى لعدم مهاجمة قناة السويس ، عندما يتأكدوا من إجماع الدول على حمايتها . ثم هاجم الكاتب فكرة لإدارة القناة بمعرفة مندوبي الدول المعنية بأمرها (٢) .

وإن أحداث الثورة العراقية ١٨٨٢ سارع دى اسبس إلى عرض مسألة حياد القناة بأن ترسل كل دولة تم — بحرية الملاحة بالقناة بشفينة حربية إلى بورسعيد للمراقبة ، مؤكداً بأن حياد القناة قد أحترم فى عام ١٨٧٧ إبان الحرب الروسية - التركية . (٣)

(1) Voisin — Bey, Op. Cit. T. 3. pp. 191 - 192.

(2) Ibid.

(3) Delesséps to Lyons, 10.7.1882. Parl. Pap Egypt 17 (1882) Inclosure in No. 196.

## — ١٥٤ —

وعلى أية حال فإن مسألة حياد مصر — كما يذكر كرومر — لم تخرج عن مجرد النقاش الأكاديمي بينما حظيت مسألة حياد قناة السويس باهتمام دول أوروبا إبان أحداث عام ١٨٨٢. ولكنهم لم تأخذ صفة الاتفاقية الدولية إلا في أكتوبر ١٨٨٨ (اتفاقية القسطنطينية) ، وفي هذه الاتفاقية أضيفت كلمة « حياد القناة » بكلمة « حرية الملاحة في قناة السويس » (١).

---

(1) Cromer, Modern Egypt. Op. Cit. Vol 2, p. 382;

## الفصل الثاني

### قناة السويس والموقف الدولي

#### قبل الاحتلال

( ١٨٨١ - ١٨٨٢ )

- النشاط الدبلوماسي البريطاني لتبرير احتلال قناة السويس المنتظر .
  - تطور الأحداث السياسية في مصر والتدخل الأوربي .
  - المظاهرة البحرية الانجليزية وحداها .
- قناة السويس في مؤتمر الاستانة ( ٢٣ يونيو - ١٧ أغسطس ١٨٨٢ ) .
  - أهداف بريطانيا في مؤتمر الاستانة .
  - مشاريع حماية قناة السويس .
  - موقف الدول الأوربية في مؤتمر الاستانة من هذه المشاريع .
  - انتهاء المؤتمر ونجاح أهداف الدبلوماسية البريطانية .



## ٤٥٧ -

بأنت قبة النفوذ الأجنبي في مصر بعزل الخديوى اسماعيل (١) فازدادت الحالة الداخلية في مصر سوءاً ، مما أدى إلى تفشى السمخط والقتال لدى الشعب والجيش المصرى .

فكانت مظاهرة ٩ سبتمبر ١٨٨١ — التى هددها هراى الخديوى — أولى بشائر الثورة على النفوذ الأجنبي في مصر (٢) .

فسارعت انجلترا وفرنسا بعد تطور هذه الاحداث للشاور فيما بينهما للتدخل في مصر .

وكان جامبetta (٣) يؤمن بسياسة التماون الفرنسى — الإنجليزى في مصر إلى أقصى الحدود (٤) . وأيد فكرة التدخل العاجل في مصر للقضاء على الحركة الوطنية وتدعيم المراقبة الثنائية . فاقترح على انجلترا أن تقدم الدولتان بمذكرة مشتركة للخديوى توفيق مؤكدين له عطفهما وتأييدهما له ، وحشه في نفس الوقت على تقديم وتأكيده سلطته (٥) . ووافق جرانفيل على فكرته ولكنه تحفظ بأن الحكومة البريطانية لن تلتزم بأى شكل من العمل في حالة الضرورة وأخبره بأنه

(١) بالنسبة لزل اسماعيل ، راجع الوثائق الفرنسية D. D. F. - المجموعة الأولى - المجلد الثانى أرقام ٤٣١ ، ٤٣٤ ، ٤٣٨ ، ٤٣٩ .

(٢) بالنسبة لأحداث مظاهرة سبتمبر ١٨٨١ ونتائجها راجع الوثائق الفرنسية D. D. F. - المجموعة الأولى المجلد الرابع .

(٣) رئيس وزراء فرنسا ووزير خارجيتها آنذاك ، تولى الحكم في ١٤ نوفمبر ١٨٨٨ خلفاً لفيرى .

(4) Gambetta à Tissot, Paris. 17 1. 1887. D. D. F. T. 4. No. 235.

(5) Lyons to Granville, Paris 24. 12. 1881; Parl. P. Egypt No. 5 (1882). No. 32.



## ٤٨ -

سينخطر د إدوارد مالت ، لكي ينسق عمله مع زميله الفرنسي (١) .  
وكان جامبetta يهدف بإشتراك انجلترا وفرنسا في احتلال مصر ، أن تقوم انجلترا  
بمجهود أساطيلها في ميناء الإسكندرية في الوقت الذي تنزل فيه فرنسا قواتها .  
وصمم على التصدي لأي محاولة من جانب انجلترا للإنفراد باحتلال مصر. (٢) ولم  
ينسى جامبetta نصيحة Thiers له في أحد الأيام : « مهما كانت الظروف  
فلا تخرج من مصر » (٣) .  
وقدمت الدولتان المذكورة المشتركة للحكومة المصرية والتي أيدت سلطة الخديوي  
في ٦ يناير ١٨٨٢ (٤) .  
واستاء ممثلوا ألمانيا والنمسا وإيطاليا من هذه المذكرة ، واعتبروها موجّهة  
ضدهم . وغضبوا عن سخطهم لشريف باشا من إنفراد انجلترا وفرنسا بالعمل  
في مصر . وكذلك غضب السلطان من هذه المذكرة (٥) .  
وسقطت وزارة جامبetta في ٣٠ يناير ١٨٨٢ نتيجة لهذه المذكرة المشتركة (٦)  
 وخلفتها وزارة فريسينية في ١٠ فبراير ١٨٨٢ ، والذي عارض سياسة جامبetta في  
مصر . فكان يرى قيام التنسيق بين الدول الأوروبية في المسألة المصرية ، وكان  
بسمارك ، الذي لم تكن له مصالح سياسية في مصر أو قناة السويس ، قلقاً من

(1) Granville to Lyons 6.1.1882. Par. P. Ibid. No. 44.

(٢) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ١٧٠ - ١٧٧

(3) Hallberg, Op. Cit. p. 257.

(4) Gambetta à Sienkiewiz, Paris, 7. 1. 1882. D. D F. T. 4.  
No. 224, 226.

(٥) احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ١٧٥ ، ١٧٧

(٦) المرجع السابق ص ١٨٤

وقوع صدام انجليزى فرانسى . واعترف بأن الدولتين قد حصلتا على وضع دبلوماسى مستقر فى مصر ( Diplomatic Status quo ) ورأى أن أى تدخل ، فى حالة الضرورة القصوى ، يكون بمسرفة السلطان صاحب السلطة العليا فى مصر (١) .

وفضل بسمارك تدخل تركيا فى الازمة المصرية ، وفى حالة إذا كان هذا التدخل سيثير معارضة ومشاكل ، فإن بسمارك على استعداد ، فى حالة الضرورة ، تركية فكرة إنتداب أوروبا للدولتين لمكى تعيدا الأمن والنظام إلى مصر (٢) . ونشى بسمارك من أن يودى تدخل الدولتين إلى إثارة مشاكل بينهما ولأوروبا لهذا رأى ضرورة إجراء مشاورات بين المجموعة الأوروبية فى هذه المسألة إذا فشل السلطان فى إنهاء الازمة المصرية وأيدت إيطاليا والنمسا وجهة نظره (٣) . كذلك رغب بسمارك أن يكون فريسنيه أقل عدوانية من جامبetta وأكثر ميلا إلى أوروبا فى وجهات نظره . لأنه من الضرورى - من وجهة نظر بسمارك - منع هذه المشكلة التى يشبهها مشكلة د الشلزويج - هولشتين ، د Schleswig Holstein ، التى ستقرب على صراع الدولتين والتى سيكون لها تأثيرها بالطبع

(1) Amphil ( سفير انجلترا ببرلين ) to Granville, 15.2.1882 Parl. P. Egypt No. 7 (1882) No. 30 Cf. D'aubigny a Gambetta, Berlin 17.1.1882, ( التائم بالأعمال الفرنسى ببرلين ) D.D.F. 1 ere Serie. T. 4. No. 2, 6.

(2) Courcel a Freycinet, Berlin, 16. 2. 1882., D. D. F. T. 4. No 257.

(3) De Noailles ( سفير فرنسا بالامانة ) a Freycinet, 5. 5. 1882 , D. D. F. T. 4. No. 308.

## على أوروبا (١) .

ولكن جرانفيل وفريسنيه عارضاً فكرة إرسال قوات تركية إلى مصر للتدخل في الأزمة (٢) . أما الروسية فإنها رأت ضرورة المحافظة على الحالة الراهنة في مصر وتجنب أى تعقيدات قد تنشب من تغير هذا الوضع (٣) . وخشفت فرنسا أن يؤدي تفاقم الأحداث إلى تدخل الدول الأخرى في شئون مصر ، وكان فريسنيه — على عكس جامعها — يميل إلى تدويل المسألة المصرية على أساس أنها الوسيلة الوحيدة لإقناع الوزراء الفرنسيين بقبول فكرة التدخل العسكري إذا أرغمته الأحداث إلى القيام بذلك وأن رأى العام سميعة تمتنع أيضاً بعدم إثارة مشاكل دولية من جراء ذلك التدخل (٤) .

وبذلك أصبح من الواضح أن المسألة المصرية لن تحسم وفقاً لإرادة الشعب المصري ، بل وفق مصالح السياسة الأوروبية . فدعوة انجلترا للدول الأوروبية للمرة الثانية خلال نصف قرن لحسم المسألة المصرية . ففي المرة الأولى قضت على

(1) Courcel à Freycinet, 16. 2. 1882, D D F.T 4. No. 257.

مقاطعة الشلويج غالييتها من العنصر الدنمركي ، والهولشتين من الألمان . وكانت شلويج تحت حكم ملك الدانمرك ، والهولشتين جزء من الاتحاد الكونفدرالي الألماني . غزتها ألمانيا ١٨٤٨ وكانت سبباً للمشاكل لدول أوروبا من تاريخ المقاطعين راجع : Taylor, OP. Cit. pp. 38, 40 - 42, 166.

(2) Freycinet à Lacour (سفير فرنسا بلندن) 3. 2. 1882, D D F.T. 4. No. 248.

(3) Granville to Wyndham, F. O 4. 10, 1881, Parl. P. Egypt 3 (88) No. 59.

(4) Freycinet, Souvenirs Op Cit. T. ii. p. 228.

امبراطورية محمد علي . أما هذه المرة فقد تحدثت أوروبا القومية المصرية وأحتلت القوات الانجليزية مصر والقناة في النهاية (١) .

واقترح جرانفيسل ( في ٢٣ ابريل ١٨٨٢ ) لحل المسألة المصرية ، إرسال ثلاثة جنرالات إلى مصر ، تركي وفرنسي وانجليزي ، يكون فيها الجنرال التركي محولا سلطة قوية ولسكنها مقيدة بموافقة زميلية الانجليزي والفرنسي ، ولسكن الحكومة الفرنسية رفضت هذا الاقتراح (٢) .

واتخذت انجلترا وفرنسا من مسألة إعطاء النواب حق تقرير الميزانية ووقوع الصدام بين الخديوي والعرايين ذريعة بأنه قد نشأت حالة فعلية موجبة لندخاها في مصر (٣) . لهذا وافقتا في ١٢ فبراير ١٨٨٢ على القيام بمظاهرة بحرية لإرهاب العسكريين القائمين بشئون الحكم في مصر لإسقاط الوزارة وحماية الاوربيين . فبعثت كل من انجلترا وفرنسا بست سفن حربية خفيفة بالدرجة التي تمكنها من دخول ميناء الاسكندرية وعلاوة على ذلك ، بعثت كل منهما بسفينة حربية خفيفة الى السويس (٤) . وتحركت السفن الانجليزية والفرنسية صوب الاسكندرية فوصلتها في ٢٠ مايو ١٨٨٢ . وكانت الحكومة البريطانية قد أصدرت الى الضباط الموجودين بعدن أمراً بالتوجه فوراً إلى السويس لحماية المصالح البريطانية

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ١٩١ .

(2) Tissot à Freycinet, 2444.1882, D.D.F.T.

4. No. 302 - 303; Cf, Dilke, Op. Cit. Vol. p. 457.

(٣) راجع بالتفصيل أسباب التدخل الفرنسي الإنجليزي في كتاب محمد فؤاد شكرى ،

مصر والسودان ص ٢٠٨ ٢١٤

(4) Freycinet à Tissot, 12.5.1882, D. D. F. T. 4. No. 316.,

Tissot à Freycinet, Op. Cit. No. 318.

وطلب منهم تنسيق عملهم مع السفن الفرنسية المتجهة لهذا الغرض (١).

وفي الحقيقة نجد أن هذه السفن الحربية التي توجهت إلى مصر ، لم تحسب تهدف الاسكندرية ، وإنما قناة السويس ولم تستطع صراحة التوجه إلى قناة السويس حتى لا تثير الدول الأوروبية ضدها . ولأن موضوع قناة السويس حساس ويهم الدول الأوروبية كلها . هذا بالإضافة إلى أن السفن جاءت بهدف إجراء مظاهرة بحرية لإرهاب الشوار وتأييد سلطة الخديوى .

وتوضح تلك الحقيقة من تقرير بعث به Tissot — سفير فرنسا بلندن — إلى فريسينيه في ٢٠ يونيو ١٨٨٢ ذكر فيه : وأنه يعتقد أن مجلس الوزراء البريطانى سيقترح علينا خلال يومين أو ثلاثة إحتلال قناة السويس . وأنه تجرى التجهيزات وإلتخاذ الإجراءات لإرسال القوات إلى مالطة وعدن ، (٢).

وقد أثار نبأ هذه المظاهرة البحرية أيضاً غضب الاستانة كما إستاءت النمسا والروسيا وإيطاليا من الإجراء الذى إتخذته إنجلترا وفرنسا دون استشارتهم سلفاً . وأصررت على إتخاذ الخطوات اللازمة لحماية الرعايا الايطاليين . لهذا تم حشد الاسطول الايطالى فى مسينا Messina لحماية الرعايا الايطاليين وأعلنت الحكومة الايطالية أن قوة بحرية ايطالية على استعداد للعمل ورأى جرانفيل أن تدخل ايطاليا من شأنه تعقيد الموقف واستنكر بسمارك التدخل الانجليزى الفرنسى فى مصر . (٣)

(1) Parl. P. Op. Cit. Egypt 7 (1882) No. 218, 223; Egypt 8 (1882).

(2) Tissot à Freycinet, 20. 6. 1882, D. D. F. T. 4 No. 402.

(٣) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، المسألة المصرية ص ٢٠٨ - ٢٠٩

وتذكر الوثائق البريطانية أن الجالية اليونانية بالاسكندرية قد انتابها الفرع نتيجة الأحداث الجارية وأهم ينظمون وسائل للدفاع الذاتي Self-defence في حالة نشوب الاضطرابات ومهاجمتهم . وأن الحكومة اليونانية أرسلت برجالين من العسكريين للإسكندرية لحماية اليونانيين المقيمين بها في حالة الضرورة كذلك أرسلت سفينتين حربييتين للإسكندرية (١)

وتنهيت إنجلترا وفرنسا إلى تجاهلها الدول الكبرى الأخرى ، فأقترح جرانفيل على فريسنيه إرسال « منشور برقي » للدول لتبرير إرسال سفنها إلى مصر ، متعللين بأن الأحداث قد نشبت فجأة . وأن الخطر كان يهدد رغايهما للدرجة كان من الشدة ، بحيث لم تتح لهما الفرصة بالتباحث مع الدول الأخرى التي يعنيتها الأمر . وأنها ذهبا للحفاظ على المصالح الأوروبية في مصر دون تمييز بين جنسية وأخرى . ودعوة السلطان بأن يهيء جنوداً لإرسالهم إلى مصر تحت شروط محددة ، إلا أن فريسنيه عارض هذه الفكرة (٢)

وإزداد تدخل إنجلترا وفرنسا في شئون مصر ، وإزداد تفاقم الأحداث فيها خلال الشهور الثلاثة (مايو - يونية - يولية) فاستقالت وزارة البارودي وإشتدت الأزمة وتناوبت الأحداث فأدت إلى ما يسمى بمذبحة ١١ يونية ١٨٨٢ فاتخذ فريسنيه تلك الأحداث ذريعة ليقترح على الحكومة البريطانية التعجيل بعقد مؤتمر بالإستانة أو بأى عاصمة أخرى لبحث الأزمة المصرية . وفسرت صحف بولن وبطرسبورج دعوة الدولتين الغربيتين إلى إنعقاد المؤتمر بأن معناه فشلها

(1) Ford (سفير إنجلترا بأثينا) to Granville, Athens. 19. 5. 1882, Parl P. E-ypt 8 (1882) No 84.

(2) Freycint à Tissot, 24 5.1882, D.D.F.T. 4, No, 337, 342.

### الخام في حل المسألة المصرية دون اللجوء الى القوة. (١)

ولكن السياسة البريطانية في حقيقة الامر كانت تحرص على عدم تدويل الازمة المصرية حتى تتيح لنفسها الفرصة عندما يحين الوقت للإنفراد بالتدخل دون غيرها. وكان من مصالحة بريطانيا أن تتفاهم الأحداث في مصر لتجد المبرر للتدخل واحتلال قناة السويس واتبعت في سبيل ذلك كل الحيل ، فهي التي كانت وراء أحداث ١١ يونية.

وفي هذا الوقت اشتدت حماسة الرأي العام البريطاني للفتح والاستعمار بنائين زعماء حزب المحافظين والكتاب الإستهاريين أمثال: شارل ديك و غيره . وكادت هذه الإنجهاات الإستهارية أن تؤدي إلى استقالة جلادستون - رئيس الوزراء - في يوليو ١٨٨٢ بسبب المشكلتين المصرية والإيرلندية (٢)

وعلى أي حال فإن الدبلوماسية البريطانية قد نشطت خلال هذه الفترة واستغلت بمهارة تردد كل من فريسييه والباب العالي؛ وضربت كل منها بالآخر حتى اتاح لها فرصة الإنفراد بالعمل في مصر. ففرنسا عارضت التدخل التركي ؛ والباب العالي تردد في العمل ، وإنجلترا تضح الشروط والقيود للتدخل التركي — كما سنرى فيما بعد — بشكل لا تقبله تركيا . وأخذت إنجلترا تدفع الأحداث دفعا نحو الوصول إلى غايتها المنشودة ، وهي احتلالها لقناة السويس . وكانت إنجلترا وراء جميع الأحداث التي جرت خلال الفترة ( من مايو إلى أغسطس ١٨٨٢ ) حتى تحقق لها الهدف المنشود.

---

(1) Lyons to Granville, 30. 5. 1882, Parl. P. Egypt 8 (1882) No 137.

(2) Gwynn & Tuckwell, Op. Cit, p. 461.

وتحمّس لورد جرانفيل لعقد مؤتمر بالإستانة لبحث المسألة المصرية ، بعد التقرير الذى وصله من مالت فى ( ١٣ يونية ) عن مذبححة الاسكندرية واتخذت بريطانيا هذا المؤتمر ستاراً تخفى وراءه نواياها الحقيقية والى تتمثل فى المقام الاول فى إحتلال قناة السويس . لهذا اتخذت بريطانيا من أحداث ( ١١ يونية ) بالاسكندرية ذريعة لحل السلطان على قبول الدعوة للمؤتمر .

وقد تبين فريسيه فكرة الدعوة لعقد هذا المؤتمر الدولى لبحث الازمة المصرية ، وعرضه على الحكومة الانجليزية . وأفهمها أنه فى حالة موافقتها عليه سيعرضه على الدول الأوربية . ووافى جرانفيل فى ٣١ مايو على إقتراح فريسيه وأرسل بذلك منشوراً إلى الدول الأوربية بإقتراح عقد المؤتمر بالإستانة . (١) ووافقت الدول على فكرة عقد المؤتمر (٢) بينما عارض الكثيرون فى مصر فكرة إلتقاء مؤتمر بالإستانة لبحث المسألة المصرية . (٣)

وبناء على إقتراح « مانشيني » Mancini — وزير خارجية إيطاليا — وافقت الحكومة البريطانية على عقد المؤتمر فى ٢٣ يونية بدار السفارة الإيطالية بالإستانة ورأسه كورتى — سفير إيطاليا بالإستانة — بإعتباره أقدم السفراء فى هذه المدينة (٤)

(1) Freycinet à Tissot, 30/31 Mai 1882 D.D.F.T 4. No 355 357, 359, 361.

(2) D.D.F.T. 4. No. 365, 375, PARL P Egypt 11 (1882) No. 26; 27; 32; 44.

(٣) أحمد عبد الرحيم — المسألة المصرية ص ٢٢٢ .

(٤) محمد مصطفى صفوت — الاحتلال الانجليزى لمصر ص ٤٨ ، عبد الرحمن

الرافعى — الثورة المراتية ص ٣١٥ .



ونجحت الدبلوماسية البريطانية في توسيع شقة الخلاف بين الخديوي وعراقي لتجد ما تتذرع به ، والحرص على استمرار الأزمّة وتصعيدها لتقنع حكومات أوروبا والرأى العام الإنجليزى بمخاطرة هذه الأزمّة على أرواح الرعايا الأوربيين والمصالح الأوربية .

وإذا كانت بريطانيا أول دولة قبلت دعوة « فريسينيه » بعقد مؤتمر دولى أوربى لبحث الأزمّة ، نجد السياسة البريطانية قد حرصت على تحقيق هذه أهداف دبلوماسية أهمها :

١ - إبعاد مسألة قناة السويس من جدول أعمال المؤتمر على أساس أن الأزمّة المصرية محصورة في أمر الخلاف الناشب بين الحرب الوطنى والتخديوى .  
٢ - حددت مهمة المؤتمر بتكليف الحكومة العثمانية بإقرار الأوضاع في مصر عن طريق إرسال حملة عسكرية وإذا رفضت تركها أو سؤفت في التنفيذ .  
فن حق المؤتمر أن يبحث عن وسائل وإجراءات أخرى أكثر فاعلية .  
بيسما وضعت الحكومة البريطانية خطة استراتيجية منذ عام مضى لإحتلال قناة السويس وهي تستعد لتنفيذ هذه الخطة .

٣ - حرصت إنجلترا على تصعيد الأزمّة لتجسد المبرر للتدخل العسكرى واحتلال قناة السويس (١) .

بدأ مؤتمر الاستانة جلساته في ٢٣ يونية واستمرت حتى ١٧ أغسطس ١٨٨٢

(١) عبد الرؤوف عمرو — قناة السويس و مؤتمر الاستانة من ١٢٣ - ١٢٤ .  
وهى رسالة ماجستير في التاريخ الحديث من جامعة الدول العربية (مهد البحوث والدراسات العربية ١٩٧١) وتم نشرها بالهيئة العامة للكتاب ١٩٧٨ بإسم (قناة السويس في العلاقات الدولية ١٨٦٩ - ١٨٨٣) وينس مضمون الرسالة :-

وقبلت الحكومة البريطانية الإشتراك في المؤتمر حتى لا تظهر أمام الدول الأوروبية أنها خارجة عن الإجماع الأوروبي ، في الوقت الذي اتخذته فيه المؤتمر ستاراً لتخفي فيه حقيقة نواياها العدوانية . واشتركت في المؤتمر بريطانيا وفرنسا والروسيا وألمانيا وإيطاليا والنمسا ، وحاولت بعض الدول مثل اليونان والبرتغال وأسبانيا وهولندا والولايات المتحدة الإشتراك في المؤتمر ولكنها لم توفق (١) . ومؤتمر الاستانة في الحقيقة ما هو إلا مائدة أمتع حولها مندوبو هذه الدول للحيولة دون وقوع قناة السويس في يد دولة دون الأخرى (٢) وكان أول قرار صدق عليه الأعضاء في الجلسة الثانية للمؤتمر يوم ٢٥ يونيه ، هو اقتراح فريسييه — والذي وافق عليه جرانفيل — هو ميثاق النزاهة ، أو ، ميثاق انتفاء الغرض الشخصي : ( Le protocole de désintéressement ) ، والذي يقضى بعدم إفراد دولة بالعمل من وراء ظهر الدول الأخرى أثناء انعقاد المؤتمر ووافق عليه الأعضاء مسع التحفظ في حالة الظروف القهرية Force majeure مثل حماية أرواح الأهالي (٣) .

وفي ذلك المؤتمر تعددت الأهواء وكثرت الشيع ، ونقضت الدول اليوم ما كانت أقرته بالأمس ثم عادت فأقرت ما نقضت . وظهرت السياسة الأوروبية مغطاه بأغشية رقيقة ، ثم عادت أخيراً مكشوفة لا تنبلس سوى المصلحة الذاتية بعد أن

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية ص ٢٣٩ .

(٢) عبد الرؤوف عمرو — قناة السويس ومؤتمر الاستانة ص ٥ .

(3) De Nouilles ( سفير فرنسا بالاستانة ) à Freyciret, 25. 6. 1882, D.D.F. Tlsre. Perie. T. 4, No 409, 411., Cf, Parl. P. Egypt 7 (1882) No, 28.

نادت بالمحافظة على حقوق السلطان ومصالحه أوربا جماعاً . دون تمييز . (١)

وفي الواقع كانت انجلترا وفرنسا هما الدولتان اللتان تهتمان فعلاً بالمسألة المصرية ، وعلى وعى تام بالاحداث في مصر . أما مندوبى الدول الأخرى فلم يكونوا على علم كبير بتطور الحوادث في مصر وكانت انجلترا الدولة الوحيدة التى قررت ألا تنقيد بمناقشات المؤتمر أوربا يتمخض عنه جدله النظرى أو بما يصدره من قرارات قد تختلف مع المصالح البريطانية وأن تعمل بنشاط وهدوء على تنفيذ خططها ورعاية مصالحها في الوقت المناسب عندما توافيها الفرصة (٢) .

وأخذ المؤتمر بعد ذلك يتداول في شروط هذا التدخل وحدوده ، واستفادت انجلترا من هذا البطر في تدخلها المفرد . ووضع المؤتمر في جلسته السابعة يوم ٦ يوليو ١٨٨٢ قواعد هذا التدخل ومنها احترام الجيش الذى سترسله تركيا لمركز مصر وامتنيازاتها التى سبق أن نالتها بموجب الفرمانات والمعاهدات ، وإخلاء الثورة العسكرية وإعادة السلطة للخديوى ، وأن تكون مدة اقامة الجيش ثلاثة أشهر في مصر إلا اذا طلب الخديوى مدها إلى المدة التى تتفق عليها الحكومة المصرية مع تركيا والدول الأوربية للعظمى .

وقدم مندوبو انجلترا وفرنسا للمؤتمر إقتراحاً بتفويضها للقيام بالدفاع المشترك عن أمن وسلامة قناة السويس ، وذلك بعد اتفاق جرانفيل وفريسنيه على ذلك في ١٩ يوليو ١٨٨٢ (٣) .

---

(١) محمد صفوت — الاحتلال الانجليزى لمصر ص ٤٨ .

(٢) محمد صفوت — انجلترا وقناة السويس ص ٦٩ - ٧٠ .

(3) Freycinet, Souvenirs, Op. Cit. T. i. p. 232.

هذا وقد سبق ذلك مراسلات بين جرانفيل وفريسينيه للاتفاق على صيغة الاقتراح الذى سيقدم لمؤتمر الاستانة لتفويضها بالدفاع عن قناة السويس (١) .

ويلاحظ أنه منذ انعقاد مؤتمر الاستانة وقبل ضرب الاسكندرية، حاولت الحكومة البريطانية (من ٢٤ يولية إلى ١٠ يوليو) إشراك فرنسا معها فى القيام بحماية قناة السويس ، ولكن فريسينيه رفض ذلك (٢) . ويتضح مدى تردد فريسينيه فى اتخاذ موقف محدد من اقتراح جرانفيل الخاص بحماية قناة السويس ، فى رسالته التى بعث بها إلى Tissot فى ٦ يوليو يوضح فيها : «أنه لا يرفض رفضاً باتاً الاشتراك فى حماية قناة السويس . ولكنه يتفق مع انجلترا فى الوقت المناسب للقيام معها بحماية قناة السويس (٣) . وتبدو خطط الحكومة البريطانية بوضوح تجاه قناة السويس من التقرير الذى بعث به تيسو — سفير فرنسا فى لندن — فى ٨ يوايو إلى فريسينيه فقد ذكر : «أن مجلس الوزراء البريطانى يبحث حالياً اقتراحاً جديداً متعلقاً بقناة السويس ، بأن تقوم انجلترا وفرنسا بتقديم اقتراح للمؤتمر يسمح لهما بإرسال بعثة تتخذ الإجراءات اللازمة لحماية قناة السويس» (٤) وقد قدم جرانفيل هذا الاقتراح لمجلس الوزراء ووافق عليه

(1) Freycinet à Vissot, Paris, 16. 7. 1882, D. D. F. T. 4. No; 453. Cf; Granville to Lyons, 21. 7. 1882, Par. P. Egypt 17 (1882) No. 368.

( راجع نص الاقتراح بالوثيقة المذكورة )

(2) D D.F. 1 ère Série. T. 4. Nos. 416, 422; 428.

(3) Freycinet à Tissot, 6.7.:882, D D. F. 1 ère serie. T 4. No. 428.

(4) Tissot à Freycinet, Lond. 8. 7. 1882, D. D. F. Op. Cit. No. 434.

جلاد سئون - رئيس الوزارة - وبرايت Bright ولكن بقية أعضاء الوزارة كانوا أقل تأييداً لتدخل المؤتمر في مسألة قناة السويس (١).

وفي جلسة ١٩ يوليو أثار البريطاني موضوع الخطر الذي يهدد قناة السويس من جانب العربيين بعد ضرب الاسكندرية، وأنهم يتعمدون تعطيل الملاحة في قناة السويس وناشد دوفرين أعضاء المؤتمر بأن يفوضوا من قبلهم بريطانيا وفرنسا لحماية قناة السويس من أى يخطر يهدد الملاحة بها (٢). وفي الحقيقة يرى الباحث أن السياسة الانجليزية درجت على التباكي على الاخطار المحيطة بقناة السويس حتى قبل ضرب الاسكندرية. فوجد بوشيمب سيمور (٣) يبحث برسالة يخبر الحكومة البريطانية في ٢٣ يونيو ١٨٨٢: « بأنه قد علم بأن المصريين لديهم ٣ سفن صغيرة ملوثة لتنجسها بالقناة في المنطقة ما بين بورسعيد والاسماعيلية وأهم (أى المصريين) يزرون القيام بعمليات في القناة من تجسأ دعياط » (٤).

وكذلك نجد جرانفيل يبحث لفرنسا باقتراح: « لاتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية قناة السويس ضد هجمات السكان المسلمين الذين يملأهم التعصب والذين أثارهم عربى » (٥).

(1) Ibid.

(2) Duffrin to Granville, Therapia., 19.7.1882, Parl. P. Egypt. 17 (1882) No. 432.

(٣) قائد الا-طول البريطانى المتواجد بالاسكندرية .

(4) Parl. P. Egypt 17 (1882), Admiralty, 23.6.1882, No. 6.

(5) D'Aunay ( سفير فرنسا بلندن ) à Freycinet, Lord. 20 7.1882,

D. D. F. T. 4. Mo. 466.

وكان هذا الخوف كله مفتعلا من جانب إنجلترا ولا أساس له من الحقيقة ، فلم  
تتمكن هناك قوات ليراني في منطقة قناة السويس — كما سنرى فيما بعد — وأنه  
لم يفكر جدياً في سد قناة السويس إلا بعد قيام إنجلترا باحتلال الاسماعيلية في  
٢٠ أغسطس ١٨٨٢ .

هذا وقد طلب أعضاء مؤتمر الاستانة إعطائهم مهلة لاخذ رأى حكوماتهم  
في الاقتراح الخاص بحماية قناة السويس . (١) وبعد استشارة حكوماتهم رفضوا  
المشروع ( الانجليزى — الفرنسى ) ففي اليوم التالى لتقديم المشروع تقابل  
كورسيل ( سفير فرنسا ببرلين ) مع هاتزفيلد ( وزير خارجية ألمانيا ) وجرى  
بينهما حديث حول مشروع حماية قناة السويس . فعبر هاتزفيلد عن وجهة نظره  
بأن التفويض المخول لمؤتمر الاستانة هو أن يقوم بإعداد بعض المقترحات  
وتقديمها للسلطان بإعتباره صاحب السيادة على مصر ، والتوصل إلى اتفاق بين  
السلطان وأوروبا . وقد انضمت ألمانيا للمؤتمر على أساس هذا المبدأ والذي التزم  
به كل من المستشار والامبراطور، ورأى هاتزفيلد أن مشروع حماية قناة السويس  
هذا إنما يدخل ضمن المسألة الهامة الخاصة بحفظ النظام فى مصر. وحاول كورسيل  
أن يدافع عن الاقتراح بأنه محاولة لصيق الأخطار المسلم بها والتي على وشك  
الوقوع بالقناة (٢) .

ولهذا عارضت ألمانيا فكرة قيام دول معينة بمسؤولية حماية قناة السويس وذكر

(1) D<sup>e</sup> Noailles à Freycinet., 19 7. 882, D.D.F. 1 ère Serie.  
T, 4 No. 460.

(2) Courcel à Freycinet, Berlin 20 7 1882 D. D. F. 1 ère  
T 4 No. 463

هانز فيلد لجكرو سيل أن حكومات كثيرة أبدت استياءها أيضاً لمسألة الانتداب الأوربي للدولتين وأبدى هانز فيلد ، إهتمامه بالافتراحات التركية (١) . كما رأت حكومة النمسا والمجر نفس الرأي ، واعتبرت مجرد وجود دولة أجنبية في مصر بحجة الدفاع عن قناة السويس تمييزاً لها وإحلالاً بالتوازن الدولي (٢) . كما رفضت ألمانيا والروسيا الموافقة على التفويض باعتبار أن الهدف الأساسي المؤتمر هو تنظيم تدخل تركيا . كما رأت هذه الدول أن سلامة قناة السويس أمر يهم الدول جميعاً على قدم المساواة (٣) .

بدأ البرلمان الفرنسي في ١٨ يوليو مناقشة موضوع التدخل في المسألة المصرية ، ووافق مجلس النواب في اليوم التالي على الاعتمادات البحرية اللازمة بأغلبية ٢٧٤ صوتاً ، ولكن حين انتقل البرلمان الفرنسي إلى مناقشة الجوانب العسكرية للتدخل لم تضح عدم ميل الحكومة لذلك . فتمدد كان رئيس الجمهورية ووزير الحربية يعترضان بشدة على إرسال القوات الفرنسية ، لذلك اتصل فرسينية بلندن في ٢٣ يوليو وأبلغه بالآتي : —

١ — ترى الحكومة الفرنسية أن حماية قناة السويس يمكن ضمانها عن طريق احتلال بعض النقاط الواضحة عايتها ( نقطة أو نقطتين فسيما يتعلق بالحكومة الفرنسية ) بطول القناة وأنه بإمكان ٢٠٠٠ رجل القيام بهذا العمل فيما يتعلق بكل نقطة .

٢ — أن الحكومة الفرنسية شديدة التصميم على فصل مسألة حماية القناة

(1) Courcel à Freycinet., Berlin. 21. 7. 1882, D.D.T. 1 ère série T. 4. No; 467.

(2) Freycinet, Souvenirs., Op Cit., T. i p, 332.

(٢) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٧٠ .

## نص ١٧٤ -

عن التدخل بمعنى الكلمة ، وأنها ستلتزم في تصرفها بما تراه ضرورياً بالنسبة للهدف الأول .

٣ - ستمتنع الحكومة الفرنسية عن القيام بأى عمليات في داخل مصر ، إلا إذا كان الغرض منها صد العدوان المباشر . وفي حالة قيام القوات الانجليزية بهذه العمليات فليس لها ان تعتمد على موازنة فرنسا .

٤ - لن يحتل الفرنسيون النقاط المشار اليها طالما أن القناة لم تتعرض لتهديد مباشر ولم يقطع المصبون المياه العذبة . وأضاف أنه ليس لدى الحكومة الفرنسية أى اعتراض على زحف القوات البريطانية إذا قررت الحكومة الانجليزية ذلك (١) .

ولم تكن الحكومة الفرنسية تقل رغبة عن حكومة جلادستون في التدخل لما تدعيه من حماية قناة السويس . وكان فريسنيه نفسه يود لو استطاع التدخل والتعاون مع الإنجليز وخاصة بعد ضرب الإنجليز للاسكندرية واحتلالهم لها . وكان جامتا (٢) ينادى دائماً بضرورة التعاون مع إنجلترا في كل مسائل البحر المتوسط . فقد ذكر في البرلمان الفرنسي (جلسة ١٩ يوليو ١٨٨٢) لبان مناقشة الإعتماد الخاص بمشروع الدفاع المشترك عن قناة السويس : « عندما ننظر من فوق هذا المنبر إلى أوروبا الى كثرة الكلام عنها اليوم ، أرى أن فرنسا وإنجلترا تحملان على كاهليهما ، منذ عشر سنوات ، مسؤولية السياسة الغربية . واسمحوا لي أن أعلن أنه لا توجد سياسة أوروبية أخرى نستطيع أن نلتصم العون منها لمواجهة

(1) Freycinet à D'Aunay; Paris. 23 7. 1882. D. D. F. 1<sup>ère</sup> série T. 4. No. 410.

(٢) زعيم الجمهوريين في فرنسا .



أثر الإحتلالات التي يخفيها المستقبل هنا... وأن الأمر الذي يفرضه بمحالفته  
الانجليز والتعاون معهم في حوض البحر المتوسط وفي مصر هو في الواقع الأمر  
الذي أخشاه وهو أن الخصام مع الانجليز يضطرنا إلى أن نترك لهم باستمرار  
مناطق من الأرض والآبار والممرات ينفردون بالإنتفاع بها. ولكن في الحياة  
حقوق وفي التجارة حقوق بقدر ما للإنجليز ، فلم لا نشاركهم ، (١)  
وقد إنتهت المناقشة بموافقة البرلمان الفرنسي على الإعتماد الذي طلبه فريسييه  
بشروط إستغلاله في عمل الأسطول مستعداً للقيام فوراً بأعمال حربية في منطقة  
القناة (٢).

وكان فريسييه لا يريد ترك إنجلترا تعمل وحدها في القناة ففي جلسة ٢٥ يوليو  
في البرلمان الفرنسي طلب رئيس الحكومة إعتماداً جديداً قدره ١٠٠.٠٠٠.٠٠٠  
فرنك ، تكاليف إرسال الحملة العسكرية لإحتلال قناة السويس (٣) وأوضح  
للبرلمان الخطة التي إنفق عليها بين إنجلترا وفرنسا ومفادها أن تقوم إنجلترا  
بالأعمال الحربية في مصر وتكتفي فرنسا بإحتلال غرب القناة (الجانب الأفريقي  
للقناة) Le rive africain du Canal على طول القناة وحتى مدينة الزقازيق  
بحيث تدخل الزقازيق في المنطقة الفرنسية لضمان المياه العذبة. وأشار في خطابه  
إلى الصعوبات السياسية والعسكرية والدولية التي تعترض هذا الإحتلال وأنه  
لا بد من الحصول على تفويض من دول أوروبا ، وأضاف : أن حماية القناة عمل  
مادى بسيط ولا يشتر متاعب سياسية ، للدول فيه مصالح متساوية وهذه الحماية

(1) Roux. C, Op. Cit. T. ii, p. 75,

(2) Roux, Op, Cit. p. 76,

(3) Freycinet à De Vorges.; Paris ; 26.7.1882: D.D.F. 1 ère  
Série T. 4. No. 476.

لا تعد تهديداً للسلام العالمى. ومن الخطأ القول بأنها وسيلة للتدخل. وعدد الفوائد التى ستعود على فرنسا من وراء ذلك والاستجابة لرغبة إنجلترا وهذا فيه فائدة لفرنسا، والمحافظة على سلامة بواخرنا فى القناة كلها تقتضى الأمر ذلك. وعدم الظهور أمام العالم الاسلامى بمظهر المتخاذل. فى الوقت الذى يحاول فيه تركيا استعادة مركزها فى مصر (١).

وأكد فريسنيه أن الدفاع عن قناة السويس يختلف كلية عن التدخل فى مصر وأنه ان يترتب عليه مشاكل دولية. وحث البرلمان على ألا يترك الفرصة لإنجلترا لى تقوم هى منفردة بحماية القناة. ووعد بأن المبالغ المطلوبة ستستخدم فقط حالة الخطر الفعلى. وكان فريسنيه قد طلب المبلغ لإرسال ٤٠٠٠ جندي لإحتلال بعض نقط فى القطاع الشمالى من قناة السويس (٢).

وكانت الحكومة البريطانية، التى درجت على اتباع سياسة القيام باتصالات دبلوماسية لا طائل منها إلا كسب الوقت، قد تقدمت للحكومة الفرنسية فى ٢٦ يوليو « برونوكول، يتعلق بالدفاع عن قناة السويس جاء فيه: « لما كانت حكومتا إنجلترا وفرنسا فى حالة أى خطر مفاجئ وجسيم ينجم عن الاضطرابات الحالية فى مصر، فقد إتفقتا على أن يضعا النصوص الخاصة بالعمل المشترك استناداً على « ميثاق إنتهاء الحرب الشخصى، المصدق عليه من سفيريهما فى ٢٥ يونية والذى أقر فيه بعدم العمل على الحصول على مزايا إقليمية أو غيرها قد لا نستطيع أى دولة الحصول عليها. ويجب أن يعملوا معاً وبإتفاق تام كل من الأدميرال البريطانى «سيمور، والأدميرال الفرنسى «كونوراد، بهدف إحتلال قناة السويس بالشروط الآتية: —

(1) Roux C., Op Cit, T. ii. pp. 76- 77.

(2) Hallberg Op. Cit. p. 262.

- ١ — تحتل القوات الفرنسية المنطقة الواقعة ما بين الاسماعيلية وبورسعيد.
  - ٢ — أما القوات البريطانية فتحمل باقى منطقة قناة السويس.
  - ٣ — تسيطر القوات الفرنسية على بورسعيد والقنطرة .
  - ٤ — تسيطر القوات البريطانية على الاسماعيلية والسويس.
  - ٥ — ننضم القوات البريطانية الى القوات الفرنسية إذا تطلب الامر ذلك.
  - ٦ — تقدم القوات الفرنسية المساعدة للقوات للبريطانية ، أينما كان موقع هذه القوات داخل البلاد المصرية ويجب ألا تؤثر العمليات الحربية على حركة الملاحة فى قناة السويس. وإن كان يجب توقفها لحين الإنتهاء من هذه العمليات العسكرية . وترك لليونز ، الاتفاق مع «فريسينيه» على الصيغة النهائية التى يمكن بعدها عرضها على الدول الأوروبية وكذلك الحكومة العثمانية . (١)
- ويلاحظ أن بريطانيا أعطت نفسها فى التقسيم القطاع الجنوبى من القناة متضمنة الاسماعيلية ، لأنها قد وضعت خططها الإستراتيجية على أساس دخول القوات البريطانية الى القاهرة عن طريق الاسماعيلية .
- وإمعاناً فى زيادة إرباك الدبلوماسية الفرنسية أخبر لورد ليونز فريسينيه أن الحكومة البريطانية قبلت تعاون السلطان معها عسكرياً ، فأعتبر فريسينيه هذا تدخلاً ثنائياً من الدولتين دون حكومته (١)
- ثم قدمت بريطانيا إقتراحاً خامساً للمؤتمر فى ٢٨ يوليو جاء فيه : « نظراً

(1) Lord Lyons à Freycinet, Paris, 26 7.1882, D.D.F. 1 ère serie, T. 4 annexe to No. 478. p. 453.

( أوردت الوثائق الفرنسية النص الإنجائى والفرنسى )

(2) Lyons to Granville., 28 7,1882. Parl. P; No. 476.

لإزدياد تهديد القناة بالاختطاف وتوقف الملاحة. ترى الحكومة البريطانية الإحتفاظ  
لنفسها بحرية العمل الذى جعلته الأحداث أمراً ضرورياً والمحت بريطانيا في  
إقتراحها مسألة عدم التزامها بما يصدره المؤتمر من قرارات في هذه المسألة . ولم  
تطلب موافقته (أى المؤتمر) على هذا المشروع وإنما تحتفظ لنفسها بحرية العمل  
في هذه المسألة نظراً لما تنال به عليها الأحداث (١) كذلك أخطرت إنجلترا برلين ،  
أنه من أجل ضمان سلامة وأمن سفنها التجارية ستقترح أن تصاحبها سفناً حربية  
أنهاء عبورها القناة . وأضردت الحكومة الألمانية هى الأخرى أوامرها إلى  
إحدى زوارقها الحربية لمصاحبة السفن الألمانية التى تعبر القناة (٢)

هذا وقد إستمر البرلمان الفرنسى في مناقشة مسألة التدخل ؛ ففي جلسة ٢٩  
يوليو ، بين فريسينيه للمجلس أنه ليس لفرنسا نية التدخل الفعلى ، وإنما غايةنا  
حماية القناة . وأنه لا تدخل للسياسة في ذلك ، فكل الدول لها نفس المصالح في حماية  
القناة . وأوضح أن حماية القناة لا تزدى إلى التدخل الحربى ، وأن غاية فرنسا  
من ذلك هو مشاركة إنجلترا وعدم ظهور فرنسا ؛ يظهر الضعف أمام الشعوب  
الاسلامية . وتساءل فريسينيه في البرلمان الفرنسى : هل نترك صديقتنا وحليفتنا  
إنجلترا في مشاكل التدخل ، بينما نطلب منا أن يشارك علينا علمهم على ضفاف  
القناة ؟ : —

« allons-nous laisser notre amie , notre alliée l'Angleterre seule  
aux prises avec les difficultés de l'intervention, alors qu'elle nous  
demande de montrer notre drapeau à côté du sien sur le Canal ? »

(1) Granville to Dufferin, 28., 28. 7. 1882, Parl. P. Op. Cit.  
No. 478.

(2) De Courcel à Freycinet; 28, 7. 1882. D. D. F. T. 4.  
No. 484.

« ففى لم تطلب دعمنا المادى ، لأنها ليست فى حاجة إليه لكى تسحق الثورة ، ففى تطلب فقط تأييدنا المعنوى » (١)

ورد كليمنصو ( Clémenceau ) على خطاب فريسييه فى البرلمان بأنه لا يمكن فصل مسألة مصر عن مسألة القناة ، وأن حماية القناة لا يكون بإحتلال القناة وإنما بإحتلال القاهرة . وهذا هو سر تدخل إنجلترا ولا يمكن لفرنسا تعقب آثار إنجلترا ، وليس من دواع لان نقوم فرنسا بحماية القناة لتحمى ظهر الإنجليز (٢) كذلك ذكر كليمنصو فى مهاجمته لفريسييه أن هناك خطراً لا انفجار شديد لأوربا . ثم تساءل هل من الخير لفرنسا أن تتعاون مع إنجلترا ضد أوربا ؟ أم أن تكون فرنسا مع أوربا التى تدعى بنصيبها الشرعى على أرض مصر ؟ ورأى أنه خير لفرنسا الإحتفاظ بقواتها فى أوربا المغطاة بالجنود (٣) ويوضح فريسييه جو المجلس والروح التى سيطرت على البرلمان فى مذكراته بقوله : « كانت الروح المعنوية لأعضاء المجلس يخيم عليها كآبة أحداث عام ١٨٧٠ / ١٨٧١ ، وإنذار عام ١٨٧٠ كان مازال متسلطاً على الأذهان ، وكانت القلوب ترتعش خوفاً على وجود وحياة الوطن ، وكانت أقلية ترى فى هذا العمل جريمة قومية (٤) » .

وفى تلك الآونة راجت الشائعات فى فرنسا بأن ألمانيا ترغب فى ضرب الفرنسيين بالإنجليز . لهذا امتزج الخوف من ألمانيا بالغضب من محاولة بسمارك سبب وزارة فريسييه حتى يحول بذلك دون عودة جامبةسا إلى الحكم . فعندما

---

(1) Freycinet, Souvenirs, Op. Cit. T. 2. p. 237.

(٢) محمد صفوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٨٥ .

(3) Freycinet, souvenirs, T. I. Op. Cit. p. 238.

(4) Freycinet, Souvenirs, Op. Cit, pd. 234 - 5.

وصلت الانباء إلى فرنسا ، بأن مؤتمر الاستانة رفض اصدار تفويض لانجاشرا وفرنسا بالتدخل في مصر ، سقطت الحكومة أمام انضمام الفريقين المتطرفين في مجلس النواب بمساندة أكثر الفئات المعتدلة تحفظاً ، ويرجع سقوط فريسييه إلى أن سياسته الخاصة جعل التدخل الفرنسي قاصراً على حماية قناة السويس قد أغضبت عدداً كبيراً من النواب ، ذلك أن أنصار التدخل الكامل قد تنبأوا بإحتمال ترك فرنسا تحرس القناة ، في الوقت الذي تحارب فيه إنجلترا في الداخل بقصد إحراز بعض المكاسب لمصالحها . أما الفريق الذي كان يرغب في تجنب فرنسا التدخل الكامل فكانوا يخشون أن يؤدي قيامها بحماية القناة إلى زجها في مزيد من التدخل . أما دعاة الانتقام ( *révanche* ) لهزائم الحرب السبعينية فكانوا يرون أن على فرنسا أن تبقى بقواتها في الداخل وتواصل خطة الانتعاش وتعمل على إعادة بناء جيشها (١) ، وهكذا رفض البرلمان الفرنسي طلب الحكومة بأغلبية ٥٥٠ صوتاً ضد ٧٥ وسقطت حكومة فريسييه (٢) بعد أن فسد المعارضون برأي الحكومة ورفضوا الموافقة على القيام بأي عمل حربي أو مغامرة خارجية وبذلك انتصرت فكرة احتفاظ فرنسا بكل قواتها في أوروبا لحماية مصالحها الحيوية ، وأن ترفض كل رأي يرمي إلى التوسع الخارجي أو الاستعمار (٣) .

ويذكر جوش « Gooch » ، ( أحد أساتذة التاريخ الأوربي ) بأن تصويت مجلس النواب الفرنسي كان بمثابة منح مصر لإنجلترا . فكان يرى أن ذلك نتيجة

(1) Kamel - Sayed, La confrence de Constantinople et la question d'Egypte 1882, Paris. 1918. p. 280.

(2) Lyons to Granville, Baris 29. 7. 1882. pp. Egypt 17(1882)  
No 496

(3) Roux J. C; Op. Cit, T ii. p. 78.

الخوف من أن يكون بسمارك ينصب الفخاخ لفرنسا (١) . وفي اليوم التالي ٣٠ يوليو - أحبر د البرنس هو هنلو ، سفير المانيا بباريس - فريسييه ، أن برلين على استعداد لاقتراح حماية جماعية للقناة وفي ٣١ يوليو وأول أغسطس وصلت خطابات مشابهة لفرنسا من إيطاليا والروسيا وتركيا بهذا المعنى (٢) . ويعلق فريسييه في مذكراته ، أنه لو كانت هذه المقترحات قد وصلته يوم أو يومين سابقين على الأقل لما سقطت وزارته ، كما يعلق على موقف الدول الأربع إزاء حماية قناة السويس وعدم التدخل في المسألة المصرية ، بقوله : « إن هذه الدول لم تشارك إنجلترا بأساطيلها البحرية لأنها لم تكن لديها القوة البحرية . فالمانيا وإيطاليا والنمسا كانت أساطيلها ضعيفة . كذلك الاسطول الروسى ضعيف نسبياً . بعكس إنجلترا فكانت سيدة البحار ، وتستطيع إرسال قواتها لاي منطقة من العالم . وتختلف الظروف بالنسبة لفرنسا فكل تركيز الجنود في الالزاس واللورين » (٣) .

أما في إنجلترا فقد وافق البرلمان البريطاني ، فى جلسة ٢٢ يوليو ١٨٨٢ ، على اعتماد مبلغ ٢٠٣ مليون جنيه استرلينى ( تكاليف الحملة على مصر ) بأغلبية ٢٧٧ صوتاً ضد ٢١ صوت (٤) . ويذكر جلادستون فى تيريره لطلب الغرض من البرلمان البريطانى ، أن الهدف من الحملة هو حماية قناة السويس المهددة بحالة

(1) Gooch, G. P., History of Modern Europe 1878 - 1919. p. 55.

(2) Freycinet, Souvenirs, T. ii, pp 239 - 240.

(3) Ibid. pp. 243 - 4.

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 262; Cf. Marlow, Gromer in Egypt. p. 67.

المفوض في مصر ، (١) . ويلمن فريسنيه على صغر قيمة الاعتمادات المالية . بأن المبلغ الذى طلبه ٩ مليون فرنك بالمقارنة بالمبلغ الذى طلبته الحكومة الإنجليزية وهو ٥٧ مليون فرنك ، وأن المبلغ الذى طلبه كان مخصصاً فقط للدفاع عن قناة السويس ، فى الوقت الذى كانت جاراته تجهز للتدخل العسكرى فى مصر . (٢)

وبسقوط فريسنيه ( فى ٣٠ يوليو ١٨٨٢ ) خلا الجو لإنجلترا لتعمل منفردة باحتلال قناة السويس ، ولم يكن أمامها من منافس سوى إيطاليا فى البحر المتوسط والى لها مصالح فى القناة ومصر . وشكلت وزارة جديدة فى فرنسا برئاسة ديكورك « Duclerc » اتبعت سياسة مغايرة لسياسة فريسنيه .

ويذكر كاهون فى رسالته إلى زوجته أن فريسنيه سبىء الحظ (٣) :  
« Ce Freycinet est néfaste » ، وانتهزت إنجلترا الفرصة وأرسلت ( فى ٣٠ يوليو ١٨٨٢ ) إنذاراً للباب العالي ، بأن إنجلترا تعتبر نفسها مكلفة بمهمة إقرار النظام فى مصر . وأنها ستمنع نزول القوات التركية فى مصر ، إلا إذا أعلنت تركيا عصيان عرابى . وكان جرانفيل قد أبقى « للادميرال سيمور » فى ٢٤ يوليو للحصول من الخديوى على السلطة الكاملة والضرورية لاحتلال القناة . وقد كتب الخديوى التصريح المطلوب فى ٣١ يوليو ونصه :

« منحناكم التصريح باحتلال كل النقاط التى ترونها ضرورية فى برزخ السويس ، لضمان حرية الملاحة فى القناة ولحماية المدن المجاورة لها ومن فيها من الأهالى

(1) Marlowe, Op. Cit. 67.

(2) Freycinet, Op. Cit. p. 233. Cf. Marlowe, J, Cromer in Egypt. p. 67.

(3) Paul Cambon Correspondences, Paris 1940. T. I. p. 179.



والقضاء على كل قوة لاتقر سلطتي ، (١) .

وبعد أن فشلت انجلترا فى الحصول على تأييد فرنسا لتجهت إلى إيطاليا التى كانت لها مصالح فى حماية القناة ومع ذلك رفضت الاشتراك مع انجلترا (٢) . ولم تخرج بريطانيا بطبيعة الحال لموقف إيطاليا هذا بل اغتبطت له ، فقد انضمت الدولة الثانية فى منطقة الصراع ببعض اختيارها تماماً كما فعلت فرنسا وأصبح الطريق لقناة السويس مفتوحاً أمامها لى تضع يديها عليه ، ولقد سر جرانفيل لرفض إيطاليا للعرض البريطانى فقد كان يخشى أن يؤدى الاشتراك مع دول أخرى إلى صدام معها (٣) .

وبالنسبة لموقف المانيا نجد أن بسمارك قد عارض مسألة تفويض انجلترا وفرنسا بالدفاع عن قناة السويس ، معتقداً أن هذا سيؤدى إلى إزدياد تعقيد المسألة وقد يحولها إلى حرب بين القوى المسيحية الاوربية والدولة الاسلامية (٤) . هذا وعندما حاول جرانفيل التعرف على رأى الدولة الالمانية فى موضوع حماية قناة السويس ، بين له المستشار الالمانى بسمارك أنه لا يزال يعتقد أن السلطان العثمانى هو وحده صاحب الحق الاول فى حماية القناة والإشراف عليها .  
La Porte, Comme Puissance territoriale serait appelée en premiere lieu à garantir la surete du Canal de

(1) Roux, Ch, Op. Cit. T. 2. p. 79.

(2) Paget to Granville., Rome. 31. 7. 1882. Parl P. Egypt 17 (1882) No. 515.

(3) Gooch., Op. Cit. p. 56:

(4) Granville to J. Walsham, 21. 7. 1882. Par. P. Egypt 17 (1882) No. 370., Hallberg p. 261.

« (١) Suez, si le service de Canal venait à être menacé .  
 فهي جزء من ممتلكاته فإذا لم يكن السلطان راغباً في القيام بهذه المهمة ، كان على  
 الدول الأخرى أن تعمل، فإذا قامت هذه الدول بحماية مصالحها فإن الدولة الألمانية  
 ان تتحمل أية مسؤولية عن هذا العمل أو عن الإجراءات التي قد تتخذ . كذلك  
 ان توافقي ألمانيا على تعديل المعاهدات الموجودة . وان توافقي على فسخة  
 انتداب دولة أو دولتين للقيام بحماية قناة السويس . فكان بسمارك يرى أن  
 تشترك الدول جميعاً وأن تكون حقوقهم متساوية في اتخاذ تدابير بوليسية بحرية  
 لحماية القناة إذا استلزم الأمر ذلك . (٢)

وقد شاركت حكومات النمسا وإيطاليا والروسيا بسمارك رأيه . فقد  
 إهترضت على مسألة منح المؤتمر لبريطانيا تفويضاً بأن تعمل بمطلق حريتها في  
 قناة السويس ، لأن في ذلك مسؤولية غير محدودة ، واحتمال عدم انسحابها ،  
 وإنما عليها أن تقوم بذلك وعلى مسؤوليتها الخاصة وبدون تفويض من المؤتمر .  
 وقد أغضب ذلك جرانفيل وصرح بأن آراء بسمارك تبدو أمراً يقوم على سوء  
 التفاهم (٣) .

وصرح دوفرين : « بأنه إذا لم توافقي مجموعة دول شمال أوروبا على منحنا هذا

---

(1) Freycinet aux Ambassadeurs de France, Paris. 27.7.1882.  
 D. D. F. T. IV. No. 482; 484.

(2) Ibid.

وأنظر أيضاً - صفوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٧٨ واحمد عبد الرحيم المسألة  
 المصرية ص ٢٦٩ .

(3) Granville to Walsham, 28.7.1882, Par P. Egypt 17 (1882)  
 No. 433.

التفويض ، فإنه من الأفضل أن تبقى قسما بأنفسنا في الحال ، وأن نحفظنا وهو  
( Force Majeure ) سيغطي أى شيء قد نضطر إلى عمله في عصر ، . (١)  
هذا وقامت سياسة بسمارك لإزاء قناة السويس على عاملين : —  
الاول : لا تفويض من قبل المؤتمر بحرية العمل في مسألة قناة السويس ،  
ولا يمانع في أن تكون بريطانيا مطلق الحرية في هذه المسألة ولكن على  
مسئوليتها الخاصة .

الثاني : من أجل المحافظة على حرية الملاحة في قناة السويس لابد من تدويل  
مسألة الإشراف بواسطة قوات بوليسية بحرية دولية تشترك فيها كافة الدول  
البحرية المهتمة بقناة السويس حتى غف الممثلة في المؤتمر مثل : أسبانيا وهولندا  
واليونان ، وتشترط عدم إنزال جنود للبر أو إقامة أى منشآت لها على الأرض .  
عندئذ يمكن لألمانيا الإشتراك في هذه القوة البوليسية وبشرط أن تكون الموافقة  
عليه من داخل مؤتمر الاستانة (٢) .

وقد ردت مجموعة دول أوروبا الشمالية وإيطاليا أن يلجأوا إلى روسيا لاتخاذ موقف  
متشدد أمام اطماع بريطانيا في قناة السويس وباسم مجموعة دول التحالف الأوربي ،  
وقدم كورني مندوب إيطاليا الاقتراح الخاص بتكوين « قوة بوليسية  
بحرية دولية » (٣) .

ولقد حاول وزير خارجية بريطانيا إقناع ممثلي ألمانيا بأن الموقف في القناة

---

(1) Duffrin to Granville, 21.7.1882. 1882. Parl. P. Egypt 17  
(1882) No. 433 Page 2'6.

(2) De Courcel (سفير فرنسا ببرلين) à Freycinet, Berlin. 28.7.02  
D.D.F.T. 4. 1 ère séril. No. 484. pp. 459 - 462.

(3) Duffrin to Granville. 2.8.1882. Parl. P. Egypt 17 (1882).  
No. 544.

غريب ، فالحكومة الشرعية وهي حكومة الخديوى ليست في مركز تستطيع  
 معه حماية قناة السويس أو الدفاع عنها ، والحكومة الفعلية وهي القائمة بالثورة ،  
 هي التي يخشى خطرهما على كيان القناة وسلامتها . والاسطان العثمانى صاحب حقوق  
 السيادة على مصر ، لم يتدخل إلى الآن أى الاجراءات التي تكفل سلامة وأمن القناة .  
 وضرب مثلا لذلك بأنه إذا اشتعلت النيران في منزل ، فيجب الا يتردد سكان  
 ذلك المنزل عن العمل على اخماد النيران دون انتظار لمجيء صاحب المنزل  
 والحصول على إذن منه . فهذا من وجهة نظر جرانفيل هو موقف انجلترا  
 بالنسبة لقناة السويس . وأضافت الحكومة الانجليزية إلى ذلك . بأن الحماية  
 البحرية للقناة بغير إنزال جنود على ضفتيها لا تعنى كثيرا . (١)

هذا وعندما عرض كورتى اقتراحه الخاص بتكوين قوة بوليسية بحرية  
 دولية ، قبله جرانفيل ولكن بتحتفظ ، هو الا يمنع ذلك من إنزال جنود لإحتلال  
 مناطق معينة يمكن تأمين القناة (٢) .  
 ووافقت روسيا والنمسا على الاقتراح بينما تمسكت بريطانيا بتحتفظاتها  
 واحتفظت فرنسا بحق تهديد مدى مساعدتها (٣) .

وعلى أثر إعلان وزارة ديكلرك الجديدة في فرنسا ، فهدا ترفع يدها تماما  
 عن مسألة الدفاع عن قناة السويس . لذا يقرر بسمارك ترك بريطانيا تعمل في  
 هذه المسألة بمطلق حريتها ولكن على مسئوليتها الخاصة . ومنذ ذلك الوقت لم

(١) محمد مصطفى صفوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٧٨ - ٧٩ .

(2) Granville to Walsham: 9. 8. 1882, pp. Egypt 17 (1882):  
 No. 615.

(3) De Noailles à Duclerc, 11. 8. 1882, D.D.F. Op. Cit., No.  
 503. p. 273

تقيم ألمانيا بإثارة أى مشا كل فى وجه السياسة البريطانية فى مصر . وإن كان د هاتزفيلد ، سفير ألمانيا بالإستانة يقف ضد إنهاء أعمال المؤتمر على أمل أن تشترك الدول جميعاً فى حل المسألة المصرية بدلا من ترك هذا الحل للعمل المنفرد الذى تقوم به إنجلترا (١) .

ولم يكن موقف النمسا يختلف كثيرا عن موقف ألمانيا ، فكانت حكومة النمسا ترى الوقوف ضد الاطماع العدوانية والبريطانية - الفرنسية ، فى مصر وقناة السويس . وأن تظل القناة متمتعة بطابعها الحيادى وأن تكون الملاحة فيها مكفولة لكل الدول . وعارضت الحكومة النمساوية الاقتراح البريطانى - الفرنسى ، المقدم للمؤتمر فى جلسة ١٩ يوليو ، والذى يقضى بتفويضهما حق الدفاع عن قناة السويس . وصرح د كالدوكى ، وزير خارجية النمسا فى ٢١ يوليو بقوله : « لأنه يمارض التدخل البريطانى الفرنسى فى مسألة قناة السويس ، فهما قد جعلنا من نفسيهما أوصياء عن الآخرين مهما كان الأمر ضروريا . كما يرفض بشدة أن تتولى دولة واحدة مسئولية الدفاع عن قناة السويس » (٢) .

وقد وافق « كالدوكس » - مندوب النمسا فى مؤتمر الاستانة - على مشروع كورتى الذى قدمه المؤتمر فى جلسته الثمانية عشر والخامس بإنشاء قوة بوليسية دولية لحماية قناة السويس . (٣)

وعلى الرغم من أن روسيا لم تكن لها اطماع آنذاك فى وادى النيل إلا

(١) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦٤ .

(2) H. Elliot to Ganville, 21, 7. 1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 399 p. 202.

(3) Duffrin to Granirille, 2, 8. 1882. pp. Op. Cit. No. 544 (inclosure).

أنه كان هناك خوف من أن تجدد روسيا بعض ادعاءاتها القديمة التي رفضت في مؤتمر برلين. فقد رأينا كيف استغلت روسيا الحرب والقرارية الروسية، عام ١٨٧٠ وتخلصت من قيود معاهدة باريس ١٨٥٦ الخاصة بالبحر الأسود (١). وكان الرأي العام الروسي متعطشاً لاخذ ثأره من انجلترا التي حولت النصر الروسي إلى هزيمة بإصرارها على إعادة النظر في صلح سان ستيفانو (١٨٧٨)، ولم يكن هذا ليتأتى إلا بتحويل المسألة المصرية إلى مسألة لكل الدول الحق في الاشتراك فيها طبقاً لضماني جماعي، والتصدى لاحتمال احتلال انجلترا للقناة السويس التي كانت روسيا في حاجة اليها لضمان مواصلاتها البحرية مع سيبيريا (٢)، وقد عاد من جديد المندوب الروسي ONOU للاشتراك في جلسات مؤتمر الاستانة بعد انقطاعه عنه، وذلك للتشاور في مشروع تكوين القوة البولييسية المشتركة للعمل في القناة من حيث أنه اقترح على (٣).

كما اجتمعت الصحف الروسية لإنجلترا واهتمتها بأنها قد أعدت قواتها للاستحواذ على مصر. فقد قام أحد أساتذة جامعة « سانت بطرسبورج » ويدعى مارتينز Martens بنشر دراسة عن المشكلة المصرية بمجلة القانون الدولي، وضح فيها أهمية موقع مصر بين قارات العالم، والمصالح الأوروبية الضخمة بها. وذكر أنه لا يمكن فصل مصر عن مصر قناة السويس ومستقبلها؛ فالذي تصبح له السيادة على مصر ستكون له السيادة بالقوى على قناة السويس والعكس صحيح:

(١) راجع الفصل الثالث من الباب الأول من ١٤١ وما بعدها.

(2) Wallace, Macklenzié, Egypt and the Egyptian Question, Lon. 1882. p. 94.

(3) Courcel à Freycinet, 31. 7: 882. D.D.F. Op. Cit. No. 490.

« On ne peut séparer le sort d'Egypte de l'avenir du Canal de Suez : Le Maître de l'Egypt sera le Maître de Canal et vice versa » (١) .

وإذا أصبح الحياد الدائم لمصر أمراً واقعاً فإن هذا سيكون عهد ضمان ضد أى محاولة لاستغلال قناة السويس من جانب دولة واحدة . وأعطي مارتينز مثالا على ذلك حياد سويسرا وبلجيكا ولو كسمبورج (٢) .

هذا وقد تسامد دي جييرز De Giers (وزير خارجية روسيا) عن الإجراءات التي ترى انجلترا وجوب القيام بها لضمان سلامة الملاحة في قناة السويس ، بحكم أن السفن الروسية الراجعة من الصين كانت على وشك المرور بها . وطالبت الحكومة الانجليزية بأن تضمن لها حرية المرور . ورد جرانفيل بأن الحكومة الانجليزية طلبت من الدول الأخرى أن تبلغها وجهات نظرهما الخاصة بحماية قناة السويس . وأضاف أن تقارير وزارة البحرية عن الموقف في القناة تبعث على الاطمئنان (٣) . وقد أدى موقف روسيا إلى رغبة الحكومة البريطانية في إنفضاض المؤتمر ، وإن كانت تميل إلى أن يكون ذلك بمعركة دولة أخرى (٤) .

وعرضت حكومة البرتغال على انجلترا مساهمتها في حماية قناة السويس إذا ما رأت حكومة انجلترا بالاتفاق مع الدول الأوروبية أهمية لاشتراك البرتغال

(1) Juliette Adam, L'Angleterre en Egypte. Paris 1922, pp 70 - 71.

(2) Ibid.

(٣) احمد عبد الرحيم المسألة المصرية ص ٢٢٠ .

(٤) المصدر السابق ص ٢٦٣ .

في ذلك (١) .

كما عرضت الحكومة الاسبانية على الأخرى على الحكومة الانجليزية استعدادها للمساهمة في حماية قناة السويس (٢) .

وبالنسبة لموقف تركيا في المؤتمر يجدها قد إمتنعت بإدى الأمر من الاشتراك فيه، ثم عدلت بعد ذلك عن موقفها - بعد ضرب الاسكندرية - واشتركت في المؤتمر . ويعلق د. ماتزفيلد، على تردد تركيا في الاعتراف في مؤتمر الاستانة بأنه يرجع إلى خوفها من أن تتركها أوروبا تواجه إنجلترا وحدها . ومن أسباب رغبة السلطان في استمرار أعمال المؤتمر أنه كان يأمل أن يثير الخلاف بين المتدربين ، وبذلك يستطيع يمثلوا تركيا أطالة مناقشات المؤتمر في الوقت الذي يرسل السلطان قواته إلى مصر دون أى اتفاق سابق مع الحكومات الأخرى . على أن مندوبى المؤتمر سرعان ما تبينوا هذا الهدف وأدركوا خطورة استمرار جلسات المؤتمر (٣) . وكانت الاستعدادات الحربية في تركيا واضحة فقد عقد السلطان قروضا بلغت ١٥٠.٠٠٠ جنيهه تركي (٤) كما أبدت الحكومة الروسية استعدادها لتقديم أى قروض تطلبها الحكومة العثمانية كي تتمكن من ارسال حملة عسكرية إلى مصر (٥) .

(1) Sempago to Granville., 14.8.1882 Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 661.

(2) Granville, to. Morier, 20 8.1882, Parl P Egypt., 18 (1882). No 18.

(٣) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦٤ .

(4) Kamel, Sayed, Op. Cit. pp. 308.

(5) Ibid.



ورغم مشاريع تركيا للتدخل في مصر إلا أن الحكومة البريطانية لم تعيماً  
يتشدد الحكومة النمساوية، ذلك أن بريطانيا كانت على يقين من تدهور الحالة  
الاقتصادية للدولة النمساوية وأنها لا تقوى على تحمل نفقات باهظة مهما طلبت من  
قروض محلية وخارجية (روسية) لتغطية هذه النفقات .

وكانت بريطانيا تعلم أن السلطان يتكلم أكثر مما يفعل، وأن مشروعه هذا مجرد  
حبر على ورق (١) . أما عن موقف السلطان بالنسبة للثورة العرابية وكذلك  
الرأي العام التركي ، فكان هناك في الواقع ميل عرابي ، وهاجمت فكرة إعلان  
عصيان عرابي التي كانت تلح عليها إنجلترا (٢) . وأرسل عرابي رسائل إلى  
السلطان يعلن فيها ولاءه وتصميمه على عدم السماح للأجانب بالتدخل في شئون  
مصر (٣) . وتقدم دوفرين إلى مؤتمر الاستانة في جلسة ٢٦ يولية باقتراح يقضي  
بمطالبة السلطان بإصدار إعلان يساند فيه الخديوي ويعلم عصيان عرابي (٤) .  
ونجحت إنجلترا في ذلك ، ووافق السلطان في ١٩ أغسطس ١٨٨٢ على إعلان  
عصيان عرابي (٥) .

وبالنسبة لاستعدادات تركيا العربية نجد أنها قد جمعت سفينتين حربيين

(1) Dufferin to Granville, 9.8.1882, Parl. P. Egypt 17 (1882)  
No. 624.

(٢) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦٤ .

(3) Dufferin to Granville, 26. 7. 1882. Parl. P. Egypt 17  
(1882) No. 443.

(4) Ibid : p. 460.

(5) Dufferin to Granville, Const. 9. 8. 1882. Parl. P. Egypt  
17 (1882) No. 680.

كجيه ثين في ٢ أغسطس ونحر كتا ليلاً وانجبت أحداها للدردينيل ثم سالونيكاً  
والثانية إلى سالونيكاً مباشرة ، وكانتا محملتين بالمؤن والجنود . وكانت هناك  
سفن أخرى محملة بالجنود قد أبحرت في ٣ ، ٥ أغسطس متجهة إلى كريت . وساد  
الرأى بأن درويش باشا سيؤدي الحملة . فقد أخذ أربعة دجنرالات ، آخرين معه ،  
وربما اتجه الاسطول إلى رودس أو كريت (١) .

عندئذ أعطت الحكومة البريطانية تعليماتها إلى دسيمور ، بعدم السماح للسفن  
التركية التي تحمل جنودا والتي من المحتمل وصولها إلى الاسكندرية ، أو ميناء  
بور سعيد ، وأن يطالب منها للتوجه إلى كريت أو إلى أى مكان آخر . وكانت  
هذه الاحتمياطات من جانب الحكومة الانجليزية بسبب إصرار الصدر الاعظم  
على تأكيد اخلاص عرابي وولائه له . وكان يرى أن اعلان عصيان عرابي لامعنى  
له ، وأنه لا بد أن يؤدي إلى تعقيد الموقف في مصر وأن الباب العالي لم يفسر في  
إصدار الاعلان قبل نزول القوات التركية إلى مصر . وقد طلبت انجلترا من  
ألمانيا أن تبذل مساعيها الرديئة لاقناع السلطان بإعلان عصيان عرابي (٢) .

واشتركت ألمانيا والنمسا في الضغط على السلطان لتحقيق هذا الغرض . وبذل  
السفير الفرنسي كل جهده لاقناع الباب العالي بعدم عقد الاتفاق العربي مع  
انجلترا . واعتقد دوفرين أن هدف فرنسا هو عرقلة إرسال القوات التركية  
لمصر (٣) .

(1) Ibid. No. 568. 5.8.1882; Cf. Kamel, Sayed, Op. Cit. p. 309.

(٢) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦١ - ٢٦٢ .

(٣) المرجع السابق ص ٢٦٠ - ٢٦١ .

ولكن انجاشرا على أية حال كانت تسهر في إجراءات احتلال القناة في الوقت  
الذى تشغل فيه المؤتمر وتركيا بالاقتراح: تلو الآخر .

وفي الجلسة الختامية للمؤتمر - وهي الجلسة السادسة عشر - في ١٤ أغسطس،  
١٨٨٢ قدم كورنى اقتراسا بتأجيل المؤتمر إلى أجل غير مسمى ؛ وأن يقوم  
قادة الاساطيل البحرية بالموقع بتنفيذ الاقتراح الذى يثبته المؤتمر : -

« Les commandants des forces navales sur les lieux seront  
chargés par leurs gouvernements respectifs de fixer les règles  
à établir pour la mise à exécution du projet que la conférence  
Venait d'adopter » .

ورافق جميع الاعضاء على هذا الاقتراح وتأجلت أعمال المؤتمر (١) .  
وفي نهاية الجلسة السادسة عشر والاخيرة للمؤتمر أصدر قراراً يقضى بأن  
الحكومات الأوروبية قد توصلت أخيراً إلى اتفاق ودى مؤداه : « أن التسوية  
النهائية للإزمة المصرية لا تتم بغير اشتراك الدول الأوروبية معاً » (٢) .

وهكذا اتخذت بريطانيا من مؤتمر الاستانة وسيلة لإحتلال قناة السويس  
ومصر . فبعد تحقيقها للرحلة الأولى من مخططاتها بضرب واحتلال الاسكندرية  
لتدخلى الهدف الأصلى ، أثار المخاوف على قناة السويس ، وتعريضها للإغلاق  
ولإعاقة الملاحة بها من جانب العراقيين . وكانت الدبلوماسية البريطانية داخل  
المؤتمر وعارضة نشطه ومرنة ففطاهرت بأنها لاتريد الانفراد بالعمل فى حماية

(1) De Noailles ( سفير فرنسا بالاستانة ) à Freycinet, 14. 8. 1882,  
D. D. F. T. 4. No. 509.

(2) Dufferin to Granville, 17. 8. 1882., pp. Egypt 18 (1882)  
No. I.

— ٤٩٢ —

قناة السويس وغرقت مشاركة فرنسا لها ثم إيطاليا لإحتلال القناة . وهي تعلم مسبقا تعذر اشتراكهما في العمليات العسكرية في مصر والقناة . وهكذا نجحت الدبلوماسية البريطانية في تحقيق هدفها لتتيح الفرصة للجانب العسكري من تنفيذ المخطط الحربي السابق وضعه منذ سنوات لتضع يدها على قناة السويس . وكان لها ما أرادت .



## الفصل الثالث

### الاحتلال الانجليزى لقناة السويس

- ضرب مدينة الاسكندرية فى ١١ يوليو ١٨٨٢ ولتأليه .
- الخطة العسكرية لاحتلال قناة السويس .
- تحركات الاسطول البريطانى لاحتلال القناة .
- موقف دى لسبس من الازمة .



إذا كنا قد ألقينا الضوء في الفصل السابق على النشاط الدبلوماسي لتبرير احتلال قناة السويس فإننا سنتناول هنا بالدراسة التنفيذ العملي للخطة العسكرية التي أهدتها إنجلترا لإحتلال قناة السويس . فعلى حين كان مؤتمر الاستانة يتحرك ببطء ، بقيت الحكومة البريطانية النية للعمل منفردة في مصر . فبعد وصول أساطيل إنجلترا وفرنسا الاسكندرية في مايو ١٨٧٢ ، حاولت السلطات المصرية تقديم تحصينات الاسكندرية ، فكان رد السلطات البريطانية تمزيق الأسطول البريطاني الراسي في ميناء الاسكندرية (١) . واقترح الادميرال الانجليزي بالاسكندرية دعوة تركيا في الوقت نفسه لإرسال سفينة حربية الاسكندرية وإخاطر الدول بذلك (٢) . كما أرسلت ألمانيا السفينة الحربية Habicht (٣) وأرسلت أمريكا السفينة الحربية Lancaster (٤) ؛ وذلك بحجة حماية الرعايا الأجانب بعد الاضرابات التي سادت البلاد خلال شهرى مايو ويونيو ، والذي كان لإنجلترا دور كبير فيه . فقد استولى الذعر على الجالية الأوروبية في مصر بسبب تلك الأحداث ، وانجده معظمهم للاسكندرية حيث كانت في انتظارهم حوالي ٢٥ سفينة تابعة للدول الغربية . وبلغ عدد المسافرين على السفن ١٤ ألف فرد ، واستعد ستة آلاف آخرين للسفر (٥) . وكانت تقارير القنصل الفرنسي في

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية ص ٢٤٣ .

2) Tissot à Freycinet, 29.5.1882, D.D.F.T. 4. No. 350.

(3) Lord Amthill to Granville, 17.6 1882. Par. p. Egypt.  
1 (1882) No: 228.

(4) Consul Bidwell to Granville Par. P. Op. Cit. No 254.

(5) Moorehead, Alan, The white Nile. Penguin Book: London,  
1963. p 208



مصر ( سنيكفكيز ) تشير أيضا إلى استمرار هجرة الأوربيين من البلاد، وتوقع  
السفير د عمل بريطاني قريب ، بدليل فراغ القنصلية البريطانية من الموظفين ، فيما  
عدا إثنان لتسجيل أسماء الانجليز الذين يرغبون في البقاء بمصر (١) .  
كذلك بعث كارتريت — القنصل البريطاني بمصر — بتقرير لحكومته بأن هجرة  
الأوربيين : « The exodus of Europeans » ، آخذة في الإزدياد الشديد ،  
لدرجة أن وكلاء الشركة الملاحية البريطانية P&O قد نقلوا مقار مكاتبهم إلى  
الميناء نظراً للضغط الشديد على السفن (٢) .

وتذكر الوثائق البريطانية أيضاً أن الجالية اليونانية بالاسكندرية قد إلتابها  
الذعر نتيجة الأحداث الجارية آنذاك ، وأنهم ينظمون وسائل « الدفاع الذاتي »  
وذلك في حالة نشوب الاضطرابات وتعريضهم للهجوم ، وأن الحكومة اليونانية  
قد أرسلت باثنين من العسكريين للإسكندرية لحاية اليونانيين المقيمين بها في  
حالة الضرورة (٣) .

وراقبت الحكومة البريطانية تطور الأمور في مصر بكل عناية واهتمام ، وأرسلت  
لقائدها البحري ( سيمور ) الذي كان يرايط بقطاع الأسطول بالاسكندرية ،  
تطلب منه مراقبة ما تقوم به السلطات الحربية المصرية في هذه المدينة وتدمير  
الحصون .

(1) Sienkiewicz à Forycinet, Alex 28.6.1882, D.D.F. T. 4.  
No. 413.

(2) Cartright to Granville, Alex. 29 6.1882. Par. P. Egypt.  
17 (1882) No 60

(3) Ford : ( سفير إنجلترا بأثينا ) to Granville, 19.5.1882. Par P.  
Egypt 8 1882) No. 84.

ومن العجيب حقاً أن يعتبر الانجليز جهود المصريين لشخصين بلادهم عملاً  
عدائياً موجهاً ضدها . وقامت بضرب الاسكندرية يوم ١١ يوليو ١٨٨١ بعد  
أن دافع أهلها عنها دفاعاً مشهوراً رغم القوى غير المتكافئة — واضطر  
العربايون إلى إتخاذ قاعدة جديدة لهم في كفر الدوار (١) . وكانت الحكومة  
البريطانية قد بيّنت النية على ضرب الاسكندرية واحتلال قناة السويس قبل  
اختلاق مسألة ترميم الحصون ، فوجد في ٢٢ يونيو ١٨٨٢ — أى قبل إعتقاد  
مؤتمر الاستانة بيوم — « ليونز » سفير إنجلترا بباريس ، يعرض على الحكومة  
الفرنسية الاشتراك في وسائل عاجلة بقصد حماية قناة السويس ، وأرسل فريسنيه  
رده إلى « تيسو » يخبره بأن قناة السويس غير معرضة للخطر ، وأن شركة القناة  
ذاتها لا تخشى من شيء سوى تلك الحماية التي يراد فرضها عليها . لأن احتلال  
قناة السويس قد يؤدي إلى قطع ترعة الاسماعيلية ، ويعرض القناة البحرية نفسها  
لأعمال عدائية . كما أنه سيتطلب على احتلال القناة بالضرورة إحتلال القاهرة  
والاسكندرية بل مصر كلها ، وأنه ليس لفرنسا الحق في التدخل العسكري في  
الوقت الذي دعت فيه دول أوروبا للنشاور في أنسب الحلول للمسألة المصرية ، كما  
وأن فرنسا لا تسمح لدولة أخرى بالتدخل . وعارض فريسنيه فكرة جرانفيل (٢) .

وكان سيمور قد طلب من الحكومة البريطانية في ٣ يوليو ١٨٨٢ الإذن  
بضرب بطاريات ميناء الاسكندرية ، وتلى ذلك سلسلة من المناقشات العاصفة  
بين أعضاء مجلس الوزراء ، وأوضحت الحكومة الفرنسية لانجلترا أنها لن

(١) محمد مصطفى صفوت : إنجلترا وقناة السويس ص ٧٢ .

(2) Freycinet à Tissot, paris, 24.6 1888. D. D. F. T. 4,

No. 408.

تشترك معها في ضرب الاسكندرية . ورأى كثيرون من أعضاء الوزارة أن  
الضرب سيجلب حملة عسكرية واحتلال مؤقت لمصر . ويعاقب دارلو على ذلك ،  
بأن أحدا لم يسأل أو يستفسر عن مدى تهديد بطاريات طوابق الاسكندرية  
للمنبر البريطاني ، فيما عدا برايت BRIGHT الذي استقال من الوزارة احتجاجا  
على ضرب الاسكندرية . واعتقد دارلو أن برايت قد رأى أن تأمين قناة السويس  
هو وحده الذي يدعو إلى الضرب في حالة التهديد (١) . كما اعتقد بعض أعضاء  
الوزارة البريطانية وبالأخص جرانفيل أن ضرب الإسكندرية سيؤدي إلى سقوط  
عراقي واستعادة الخديوي لسلطته (٢) .

وعارضا فرنسا ضرب الاسكندرية ، وأصدرت تعليماتها إلى قائد أسطولها بميناء  
الاسكندرية د كونراد ، Conorad بالإسحاب والتوجه لميناء بور سعيد إذا  
ضربت الحصون (٣) . فقد رفض فريسنيه - في ٥ يوليو - إعطاء الأدميرال ،  
الفرنسي أوامر مماثلة كالتى أعطت للأدميرال الإنجليزي بضرب الاسكندرية  
وبالعمليات الحربية . فالحكومة الفرنسية لا تستطيع الاشتراك في إجراءات  
هجومية في مصر بدون تصديق البرلمان على ذلك (٤) . واعتقد الإنجليز أن الفرنسيين  
يتحينون الفرصة للنزول في بور سعيد وأنهم يضعون الخطط الزحف السريع على  
القاهرة ، على حين اكتشف الأدميرال الإنجليزي أن زميله الفرنسي قد أعطاه  
معلومات كاذبة عن هدد المدرعات الفرنسية في قناة السويس (٥) .

(1) Marlowe, J. Cromer in Egypt Op. Cit. p. 65.

(2) Ibid. p. 66.

(3) Freycinet à l'Amiral Joured guiberry. Paris, 9.7.1882,  
D.D.F.T., 4. No. 438; Cf. Dilke, Op. Cit. T.i. p. 468.

(4) Hippeau, Edmond., Op. Cit., p. 428.

(٥) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٥٣ .

## ٥٠ -

ولم يتأثر بسمارك بأحداث ١١ يوليو ، وهاجمت صحف برلين بشدة ضرب الإسكندرية ، كذلك احتجت ألمانيا على « شارلديك » الذى أعلن فى مجلس العموم البريطانى أن انجلترا تتمتع بتأييد ألمانيا والنمسا فى هذا العمل ( ضرب الاسكندرية ) . واشتكى السفير الألمانى فى لندن بذلك يوم ١٦ يوليو . ويذكر شارلديك أن السفير الألمانى أقامه « أن التصريحات تجعل المراسلات السرية مستحيلة » :

« Announcements made confidential communication impossible » وأرسل بسمارك شكوى فى ٢٠ يوليو على خطاب « شارلديك » المذكور فى البرلمان ، وقد اعترف بعد ذلك « مونستر » Count Münster — سفير ألمانيا بلندن — بأن ألمانيا تعطى بريطانيا « تأييدها المعنوى » ورأى « شارلديك » أنه لا يوجد فارق بين التأييد المعنوى والموافقة (١) .

ولم يختلف موقف النمسا عن موقف ألمانيا . وقد تأثرت الحكومة الإنجليزية بقراراتها النهائية بإعتبارات أخرى ، فالرأى العام الإنجليزى ، وبخاصة الدوائر التجارية الشديدة الاهتمام بقناة السويس ، كانت شديدة الحساس للندخل (٢) . هذا وقد أرسلت الحكومة البريطانية قوات من جزيرة قبرص فى ١٧ يوليو ( ثلاثة آلاف جندي ) عسكريا خارج اسكندرية (٣) .

وباحتلال مدينة الإسكندرية فى ١٥ يوليو ١٨٨٢ تمت المرحلة الأولى من الخطة الاستراتيجية التالية وهى لاحتلال قناة السويس ، فمن طريقها يسهل إحلال

(1) Dilke, Op Cit. pp. 470 - 471.

(٢) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٥٢ .

(3) Marlowe, Cromer in Egypt. Op, Cit. p. 65.

للعاصمة . وكانت وزارتي الحربية والبحرية البريطانية قد عقدتا العزم منذ أوائل هذا العام أن يكون المهجور على مصر من ناحية قناة السويس . وتقرر في أواسط يونيو أن تمهد السبيل لذلك بالرشوة بين بدو الشرق (١) .

وهكذا كانت الاستعدادات العسكرية قد سبقت ضرب الإسكندرية منذ مدة . ففي نوفمبر ١٨٨١ ، كاف جولدهسميد ( Goldsmid ) بأن تجمع المعلومات الخاصة بالجيش المصري والنصحيين القائمة في البلاد . وقد فحص ولزلي وتشيلدرز ، التقارير التي أرسلها إلى لندن بعناية حتى يصبح في وسعها إعداد الحملة إذا ما اقتضت الظروف وفي وزارة الحربية كان تشيلدرز قد درس كافة الاحتمالات . وفي ٢٢ يونيو صرح جرانفيل للورد سينسر بأنه لا مفر من التدخل (٢) . وذكر الكولونيل سبتان ، Septan أن وزارة الحربية الإنجليزية رأت منذ ٢٨ يونيو — أي قبل ضرب الإسكندرية — ضرورة إحتلال قناة السويس وأخذت تدرس الوسائل لتحقيق هذا المشروع (٣) .

وفي ٣٠ يونيو ١٨٨٢ نجد تيسو Tissot يرسل إلى فريسنييه — وزير خارجية فرنسا — رسالة يخبره فيها بأن الملحق البحري الفرنسي بانجلترا قد أخبره بأن هناك نشاطا عسكريا ملحوظا ، وأن هناك حملة عسكرية يقدر عددا أفرادها ما بين ٢٢ ألف إلى ٣٠ ألف فرد تجهز ولا يعرف وجهتها . إلا أن الصحف تحدثت عن القناة . وأنه من أجل حماية القناة حماية فعلية يجب إحتلال القاهرة (٤) .

(1) Blunt, W.S., Op. Cit. pp. 227, 266.

(٢) أحمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية هامش ص ٢٥٢ .

(٣) الراعي — الثورة المرابية والاحتلال الإنجليزي ص ٣٩٨ — ٩ تولا هن

الكولونيل سبتان — الحملات الإنجليزية في افريقيا ص ٢٢٨ .

(4) Tissot à Freycinet, Loud. : 0.6.1882. D.D.F lère série

T. 4. No. 416.

## — ٥٠٤ —

ويوضح من رسالة تيسو المذكورة ، إنشغال مجلس الوزراء البريطاني في هذه الفترة ، بالإعداد للخطة العسكرية لإحتلال مصر وقناة السويس . بدليل فشل تيسو في الاتصال بجرانفيل خلال هذه الفترة وإرساله تقريراً بذلك لحكومته (١) وفي تقرير آخر لتيسو — في ٨ يوليو — أوضح الإستعدادات العسكرية في بريطانيا وإستعداد مصانع الأسلحة لإنتاج الذخيرة . وإرسال إنجلترا سبعة آلاف جندي من قوات الهند إلى مالطة وقبرص (٢) .

وفي تقرير آخر للقائم بالأعمال الفرنسي باندن ( D'Aunay ) يذكر أن مجلس الوزراء الإنجليزي يهتف مسألة إرسال ٢ ألف جندي إلى قبرص ، ١٥ ألف من إنجلترا و ٥ آلاف من الهند (٣) .

وفي ٢٠ يوليو ١٨٨٢ عقد في وزارة الحرب البريطانية اجتماع عسكري على مستوى عال برئاسة الجنرال واسلي ، حضره مختلف رؤساء إدارات الوزارة ، لبحث خطة الحملة البريطانية لإحتلال مصر ، وتلخصت في احتلال الإسكندرية ، وتحويلها إلى قاعدة رئيسية للعمليات ونقطة تجمع للقوات والمعدات والسفن والقيام من هناك بكل ما يمكن من المناورات الخداعية لخداع القيادة العربية عن اتجاه التقدم الحقيقي نحو القاهرة ، والذي سيتم عن طريق الإسماعيلية - ٧٥ ميلاً فقط — ويمر بمناطق صحراوية بجوار ترعة الإسماعيلية ولا تعترض سيدها الموانع المائية العديدة الموجودة في الدلتا في فترة الفيضان التي تمتد من شهر أغسطس حتى أكتوبر ، فيما لو سلكت القوات طريق كفر الدوار — القاهرة ،

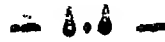
(1) Ibid.

(2) Tissot à Freycinet, 8.7.1882, D.D.F. 1ère série, T. 4, Mo. 433.

(3) D'Aunay à Freycinet, 20.7.1882, D.D.F. T. 4. No. 466.

والذى يبلغ طوله ١٢٠ ميلا هذا فضلا عما يوفره طريق الاقتراب من الإسماعيلية من إمكانيات سهلة لوحف أو مطاردة الفرسان السريعة حتى القاهرة عقب هزيمة القوات المصرية قرب قناة السويس . وأن إحتلال القاهرة بسرعة سيؤدى إلى نهاية مدة الحملة بحكم أنه لن يعطى الفرصة أو الوقت الكافى لإعادة تجميع القوات المصرية الأخرى الموزعة على المواقع والمناطق الأخرى .

لذلك كان من الضرورى لنجاح الخطوة المذكورة الإستيلاء السريع على بورسعيد والإسماعيلية لتأمين القناة نفسها من أى تخريب وكذلك ترعة الإسماعيلية للحيلولة دون قطع المياه عن بورسعيد والإسماعيلية ، مع الإستيلاء على وصلة المسكة الحديد عند نفريشه واصلاح كل تخريب بها لتسيير القطارات الحملة بالمؤن وراء الجيش فضلا عن تسيير كل ما يمكن من القوارب فى الشريعة ، واستكمال اعمالية تأمين القناة كان من الضرورى إحتلال السويس بقوات هندية تبصر من يومهاى . كما تمت الترتيبات لإرسال الخيام والأخشاب من قبرص وانشاء المستشفيات فى مالطة وقبرص . وأعدت د الأدمرية ، فى بريطانيا ٦٩ سفينة نقل من الخطوط التجارية لنقل القوات الرئيسية للحملة ومعداتهما من بريطانيا نفسها فضلا عن تأجير خمس سفن أخرى لنقل البغال من ناغال إلى مصر ، واستخدام البحرية لسفن الجنود التسعة الخاصة بها والى كان على خمس سفن المعاونة فى نقل القوات البريطانية الموجودة هناك . وقد بلغت جملة القوات الرئيسية للحملة والى بدأت تبصر من موانئ بريطانيا ابتداء من ٢٧ يوليو ( ١٩٤١ ) رجلا وقد استكمل وصول هذه القوات كلها تقريبا فى الإسكندرية فى ٢٢ أغسطس ، هذا فضلا عن ارسال الحاميات البريطانية المربطة فى جبل طارق ومالطة ٧٥٩٢ رجلا للإسكندرية . كما تشكلت القوة المبحرة من الهند فى أغسطس من ٧ سفن نقل من كتيبتين مشاه بريطانيتين و ٣ وحدات من فرسان د البغال ، و - كتائب



مشاء هندية أخرى وجنود الغام وبلغت جملة هذه القوات ٦٩٣٠ جندياً (١) .  
وبلغت جملة قوات الحملة البريطانية على مصر نحو ٣٥ ألف جندي ويؤكد بلنت  
أن الجيش الإنجليزي كان يربو على ثلاثين ألف جندي (٢) .

وذكر السفير الإنجليزي بباريس لفريسنيه في ١٢ يوليو ١٨٨٢ أن الحكومة  
المصرية قد تضطر بعد حوادث الإسكندرية وانتقال الأسطول الفرنسي قبيل  
ضرب إلى بور سعيد إلى تدمير القناة كخطوة حربية ، ولذلك يجب أن يوعز إلى  
مؤتمر الاستانة ليوصى باجتلاء رفرنسا باحتلال قناة السويس . وقبل فريسنيه  
هذا الرأي، وقال : « إنه مادام لا بد من الحصول على موافقة أعضاء مؤتمر الاستانة  
بندب اجتلاء وفرنسا لاحتلال القناة ، فلن يجد صعوبة في الحصول على موافقة  
البرلمان الفرنسي على المشاركة في هذا العمل . على أن يغطي بروتوكول التزامه  
أي إجراء يقصد به حماية القناة وأن من واجب الدول الكبرى والباب العالي  
أن تقترح هذا العمل أو تضمنه وأن يتم على وجه السرعة ، (٣) .  
هذا وقد أعطت الدبلوماسية البريطانية هذا الموضوع قدراً كبيراً من العناية

---

(١) محمود عزمي - أضواء حول معارك الحرب المراتية - بحث منشور بمجلة الطلبة  
عدد خاص عن الثورة المراتية رقم ٩ سبتمبر ١٩٧١ ص ١٠٠ - ١٠١ نقلاً عن  
مكتاب :

— Williams, Bond, Brian, Victorian Military Campaigns,  
the Egyptian Campaign of 1882, Lond. 1967. pp  
251 - 257.

وراجع أيضاً - الرافعي - الثورة المراتية ص ٣٩٨ - ٤٠٠ .

(2) Blunt, W.S, Op Cit., p. 399.

(٣) أحمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية ص ٢٦٥ .



فأرسلت إلى ألمانيا بعد ضرب الإسكندرية تخبرها بأن قناة السويس أصبحت مهددة بالخطر نتيجة الأحداث المصرية واستفمرت من ألمانيا عن الإجراءات التي يمكن أن تتخذها ألمانيا للنوصية بتأمين هذا الممر (١) .

كذلك أرسل د. تيسو - منفي في فرنسا بلندن - برقية إلى فريسينيه يوم ١٤ يوليو يخبره أن الحكومة البريطانية قد أصدرت أوامرها إلى بعض قطع أسطولها بالتجول في قناة السويس لحماية الملاحة بها ضد أي هجمات ، وأنها قد اتخذت هذا القرار استجابة لرغبة أغلبية غرف التجارة في بريطانيا . وأن الرأي العام في بريطانيا متأثر بما فيه الكفاية ، وأنه ليس من المستبعد أن تقوم بريطانيا تحت ضغط من الرأي العام باحتلال قناة السويس في حالة مهاجمتها (٢) .

وبناء على هذه البرقية أرسل فريسينيه تعليماته إلى الأدميرال د. ككونراد ، قائد الأسطول الفرنسي المثنو اجمد في بور سعيد أن يطوف بدورة في قناة السويس لحماية حركة المرور بها (٣) .

وصدرت التعليمات للجنرال د. واسل ، قائد الحملة في ٦ يوليو - بمغادرة لندن - بعد دراسة خطة الغزو بطبيعة الحال - والابحار إلى جزيرة قبرص على رأس قوة حربية باعتبارها مقدمة للحملة . وكان عليه البقاء بجزيرة قبرص لحين صدور تعليمات أخرى إليه بالابحار إلى منطقة قناة السويس .

(1) Courcel à Freycinet; Berlin, 13.7.1882, D.D.F, lè's série T. IV, No, 445. p. 420.

(2) Tissot à Freycinet, Lond. 14.7.1882, D.D.F. ibid. No: 449. p. 422.

(3) Freycinet à Tissot; Paris, 15.7.1882, D.D.F. Ibid No. 450. p. 422.

## - ٥٠٧ -

وكان الأسطول البريطاني في البحر المتوسط والبحر الأحمر على أهبة الاستعداد. وأعطيت التعليمات للأسطولين بالبقاء قريباً من قناة السويس خلال شهرى مايو ويونيه ١٨٨٢ (١). بدء وصول القوات البريطانية إلى منطقة قناة السويس في وقت مبكر قبل احتلال مدينة الاسكندرية، وحتى لا تتمكن القوات المصرية من أحداث أى تخريب بمنطقة القناة. فقد أرسلت وزارة الحربية بتعليمات إلى سيمور في ٥ يوليو ١٨٨٢ بسرعة لإرسال سفينة حربية إلى بورسعيد بحجة حماية الرعايا البريطانيين (٢).

وفي نفس الوقت حذرت الحكومة قناصلها في بورسعيد والسويس (٦ يوليو ١٨٨٢) باتخاذ الاحتياطات اللازمة لحماية أنفسهم في هذه الأماكن، وذلك بعد اجراءات محاصرة الاسكندرية والتمديد باستخدام القوة عند الحاجة (٣). وبعد احتلال مدينة الإسكندرية في ١٥ يوليو ١٨٨٢، أخذت تتوافد على الاسكندرية جموع غفيرة من السكان الأوروبيين - ورأى د. كارتويت، Cartwright (الذى ناب عن مالت عند غيابه عن مصر) أنه من الضروري اتخاذ الإحتياطات الشديدة لضمان أمن القوات البريطانية الضخمة التى أخذت في النزول للاسكندرية، يوماً بعد يوم. كذلك أخذت قطع الأسطول البريطانى

(١) من تحركات الأسطول البريطانى في البحرين المتوسط والأحمر راجع الوثائق البريطانية :

Parl. P. Egypt 1 (1882).

(2) The secretary to the Admiralty, 5.7.1882, Parl P. Egypt 17 (1882) No 133.

(3) Granville to Cartwright, 6.7.1882, Parl. p Egypt. 17 (1882) No. 104; 156.

تتوافد على ميناء الإسكندرية . ووصلت و جارت واسلى ، قائد الحملة ، إلى الإسكندرية في ١٥ أغسطس على السفينة Calabria (١)

هذا وكانت قد صدرت تعليمات - في ٩ يوليو - إلى القنصل البريطاني في بورسعيد واليس ( J. F. Wallis ) بتحذير الرعايا البريطانيين في بورسعيد بأن يرحلوا عن المدينة . وفي صباح اليوم التالي سارع عدد كبير من الرعايا البريطانيين والفرنسيين والitalيين والألمان واليونان والاستراليين بالاحتماء في السفن الموجودة في الميناء . وانتشرت إشاعة بأن القوات الموجودة بمدينة قد صدرت إليها الأوامر بالحرب ، وساد الزعر بالمدينة فأصدر محافظ بورسعيد منشوراً للتناصل يؤكد لهم فيه أنه لا خطر للبلد . وفي يوم ١١ يوليو عندما ضربت الإسكندرية ظل اللاجئين في بورسعيد محتمين على ظهر السفن بالميناء . وقامت السفينة الحربية البريطانية « ايريس » Iris والمتواجدة بالميناء تقوم بدور الحراسة خلال هذه الفترة . وكانت السفينة الحربية المصرية سخا قد وصلت ميناء بورسعيد قبل يومين من ضرب الاسكندرية ورسست هذه السفينة بالميناء في مواجهة السفينة الحربية البريطانية « ايريس » لمراقبة تحركاتها . وكانت مدافع كل منهما مصوبة ناحية الأخرى ، وكان الأدميرال « سيمور » قد هدّد قائد السفينة الحربية المصرية بسبب الضوضاء التي يثيرها البحارة المصريون أثناء اجراء تدريباتهم اليرمية على السفينة . فهدده بأنه إذا لم يكفوا عن ذلك فسيأسر السفينة أو يفرقها . وأذعن قائد السفينة المصرية لإزاء تهديدات « سيمور » (٢) . وقامت بريطانيا بتعزيز القوة البحرية الموجودة ببورسعيد فوصلت السفينة

(1) Royle, Op. Cit., Vol. I. pp. 237- 238.

(2) Ibid. p 241 - 4.

البريطانية Penelope بقيادة الأدميرال هوسكنز ، وفي ١٤ يوليو بدأت بعض القطع الحربية البريطانية عبور القناة . وفي نفس الوقت صدرت تعليمات للأسطول الفرنسي في ١٥ يوليو بافتناء أثر الأسطول البريطاني في عبور قناة السويس . وانجبت المدمرة البريطانية « Orion » وهي من كبرى سفن الأسطول البريطاني — بقيادة « ريتزروي » ، « Ritz - Roy » - من الاسكندرية إلى بورسعيد في طريقها للتمركز في بحيرة التمساح بالإسماعيلية . فوصلت بورسعيد يوم ٢٦ يوليو وعندما طلبت دخول القناة احتججت سلطات شركة قناة السويس لذلك . ودخلت القناة وتوقفت عند القنطرة حيث كانت التعليمات التي لدى « ريتزروي » ، قطع السلك التلغرافي الذي يربط القاهرة بالقاهرة بطليطية ويمر بالقنطرة ولكن وسلمته تعليمات أخرى من هوسكنز ، « Hoskins » تلغى تعليمات قطع الكابل المذكور ، فواصلت السفينة Orion رحلتها حتى وصلت إلى الإسماعيلية في يوم ٢٧ يوليو ، وألقت غاطفها ببخيرة التمساح على بعد ٨٠٠ ياردة من مدينة الإسماعيلية (١) . هذا وكانت وزارة البحرية قد أبرقت إلى قائد الأسطول بالإسكندرية « سيمور » ، في ٢٢ يوليو بأن يتوجه إلى بورسعيد وجاء بالبرقية : « ربما يكون ضروريا احتلال بورسعيد والإسماعيلية في الحال ويجب أن يكون الأدميرال هوسكنز مستعدا لمصاحبة السفينة الحربية Penelope في اتجاه الإسماعيلية . وضرورة وجود قوات كافية لإحتلال بورسعيد . وعليك تقديم تقرير عاجل عن القوات اللازمة لإحتلال نفيسة . وأن تصدر التعليمات للأدميرال هوسكنز ، بأن الاستعدادات المصرية في قلعة الجبل تهدد بورسعيد ويجب إبلاغ القائد المصري أنه إذا لم يتم إخلاؤها فسيتم تدميرها . وعليك أن ترسل

---

(1) Royle, Ch: Op. Cit, Vol. I. pp 241 - 243.

سفناً لتدميرها ، (١) .

ولقد لجأ محافظ بور سعيد ونائبه فى ٢٨ يوليو خوفاً على حياتهما إلى إحدى السفن البريطانية بالميناء ( Poonah ) . وكانت التعليمات قد صدرت لإحدى السفن الألمانية Move فى ٢٩ يوليو بالقيام بدور الحراسة فى القناة . وأبقى الأدميرال د هوسكنز ، إلى الأدميرال الفرنسي فى بور سعيد فى يوم ٢١ يوليو يتابع العمل . وأرسلت التعليمات للسفينة الحربية الفرنسية Thetis بمغادرة الإسماعيلية ، ومراعاة الحياد الصارم (٢) .

وكان على الأدميرال د هوسكنز ، - بناء على التعليمات الصادرة إليه فى ٣ أغسطس أن يقصر حماياته فى قناة السويس على المحافظة على الوضع - مع الراهن « Status quo » ، ولا يقوم بعمليات انزال بحرى ، اللهم إلا فى حالة حماية الرعايا البريطانيين . أو عند أى محاولة لسد قناة السويس ، عندئذ يستطيع سيمور التصرف . وهذا التحفظ الذى أخطر به د سيمور ، كان مؤقناً وللطوارئ بالنسبة للعمليات الحربية المستقبلية وأخذت القطع البحرية البريطانية تنفذ لبور سعيد يوم ٥ أغسطس والأيام التالية (٣) .

وترددت فى هذه الفترة أنباء عن مشروع لدى الإنجليز بإرسال قوات من الهند تمر عبر قناة السويس حتى الإسماعيلية (٤) .

(1) Granville to Lyons, 22.7.1882, Parl. p Egypt 17 (1882) No. 382.

(2) Royle, Qp Cit

(3) Ibid. pp. 243 - 4.

(4) De Vorge a M. Decrais ( مديرية الشؤون السياسية ) , Port Said, 21.7.1882. D.D.F.T. 4. No. 468

وعند السويس - المدخل الجنوبي لقناة السويس - كانت بريطانيا قد وضعت  
الخطة لإحتلالها قبل أى نقطة على القناة . أرسل القنصل البريطاني بمدينة السويس  
« وست ، West » تقريراً عن الحالة هناك إلى لورد جرايفيل يقول ماملاخصة :  
« لقد لجأ البريطانيون المقيمون بالسويس إلى الإحتباء بالسفن وكانوا يعيشون  
في قلن على ظهر القوارب . ووصلت سفينة بحالة الملاحية في ٢٩ يوليو ، وكان  
قائد الأسطول البريطاني في القطاع الجنوبي « ويليام هويت ، William Hewett »  
قد وصل السويس في ٢ أغسطس بقيادة سبعة قطع بحرية . ويذكر القنصل  
البريطاني أنه قد توجه بصحبة « هنرى جيسون Henry C. Gibson » لتسليم  
محافظ المدينة بلاغاً بأن القوات البريطانية قد احتلت المسكن ( السويس ) ولم  
يقاوم هذا الإحتلال من الجند الموجودين هناك . وقد تم احتلال السويس  
بمشاء الأسطول في ٢ أغسطس ١٨٨٢ وكان عددهم . ٥ فرد ، وانسحبت القوات  
المصرية الموجودة بالسويس (١) .

وبذلك تم اغلاق المدخل الجنوبي لقناة السويس . وقد أثار احتلال الإنجليز  
لمدينة السويس الرأى العام الفرنسى ، فأعلنت صحيفة « لاسيكل ، Le Siècle »  
أن الإنجليز نزلوا على القناة كاللصوص كما نددت صحيفة « Le Télégraphe »  
بأعمال اللصوصية التى اقترأت في مصر كما كانت لهجة الصحف النمساوية تتم عن  
العداء الأشديد (٢) .

وكان مكتب « التلغراف » بالمدينة مازال فى أيدي رجال عربى ، ثم توافدت  
قطعتان بحريتان أخريان لبحيرة التمساح بالإسماعيلية فى ٢٩ يوليو (٣) .

(1) Consul-West to Granville., Suez; 7.8 1882, Parl. P. Egypt  
١7 (1882) No. 676

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية ص ٢٧٥ .

(3) Royle, Op. Cit. pp. 244-5.

ووصلت قوات مصرية إلى بلدة « نفيشه » في ٢ أغسطس وقدر عددها بحوالي ٨٠٠ جندي ، ورابطت خارج محطة السكة الحديد . وهرب محافظ الإسماعيلية ملتجئاً للسفينة البريطانية « أوريون » في ٤ أغسطس وطلب منهم للحماية وذكر لهم أن عرابي قد استدعاه للقاهرة ، وأن محافظاً آخر سيحل محله (١) .

وقامت وزاره الخارجية البريطانية ، تبريراً لعملياتها العسكرية لإحتلال قناة السويس ، بإرسال تعليماتها في ١٤ أغسطس ١٨٨٢ إلى جميع ممثليها الدبلوماسيين بالخارج وإلى إدارة شركة قناة السويس ( أرسلت بتاريخ ٢٢ أغسطس ) عن العمليات الحربية التي على وشك الوقوع في مصر ، وأن هذه الإجراءات العسكرية ستتمخذه بناء على سلطة الخديوي بإتزال قوة عسكرية على ضفتي قناة السويس .

وأن المواد ٩ ، ١٠ ، ١١ من اتفاق الخديوي والشركة ( ٢٣ فبراير ١٨٦٦ ) تحفظ للخديوي حق الدفاع عن قناة السويس . وبناء على ذلك فقد خول قادة الأسطول البريطاني في بور سعيد والسويس بإحتلال الأماكن الحيوية لضمان حرية الملاحة في القناة وحماية مدن وسكان قناة السويس . كما منحوا السلطة بحرمان قوات عرابي من استخدام خط السكة الحديد فيما بين الإسماعيلية والسويس وقد تم إحتلال مدينة السويس الواقعة خارج منطقة قناة السويس . ونصح جرانفيل شركة قناة السويس بتقديم المساعدة وتسهيل نقل القوات البريطانية عبر قناة السويس ، وأن أي عمل خلاف ذلك سيعتد بمثابة معارضة لسلطة الخديوي وستقع المسؤولية عندئذ على عاتق الشركة أو أي من مستخدميها إذا قاموا بمعارضة تنفيذ أوامر الخديوي (٢) . وكان الخديوي قد أصدر إعلاناً (في

(1) Ibid. p 245.

(2) Granville aux Directeurs du Canal de Suez, 14.8.1882,  
D.D.F. 1ère Série. T. 4. No. 510.

١٥ أغسطس ١٨٨٢) بالامحاح للقوات البريطانية باحتلال القناة (١) .  
وفي ١٧ أغسطس ١٨٨٢ تم استدعاء د ريتز — روى ، لبور سعيد حيث تم  
عقد مجلس حرب ، ثم عاد إلى الإسماعيلية ثانية في اليوم التالي . وأخذت قطع  
الأسطول البريطاني المتواجدة ببويرة التمساح بالإسماعيلية تجهز نفسها ، فقامت  
إحدى القطع بتقدير المسافة حتى معسكر د نفيسة ، استعداداً لساعة الصفر (٢) .  
وفي ١٩ أغسطس اتجهت بعض قطع الأسطول البريطاني لشرق الإسكندرية ،  
وكانت تتكون من ٨ بوارج و ١٨ سفينة بقيادة د سيمور ، ، وقد أحيطت  
وجهة الحملة الحقيقية بنطاق كبير من السرية . وكان د جانت واسلي ، على  
إحدى هذه القطع البحرية . وظهر الأسطول البريطاني في خليج أبي قير على أساس  
أنه مكان الهجوم ، وكان ظهور الأسطول هناك في الثالثة والنصف بعد الظهر .  
وطبقاً لخطة التمويه الموضوعة ظهر الجنود واقتربوا كثيراً من الشاطئ ،  
وأخذوا أوضاع الاستعداد ، وأعطيت كل التسهيلات لمراسل الصحف للحصول  
على تفصيلات الموقف في أبي قير بدون إثارة أي شكوك . ونجحت الخطة تماماً  
ليس فقط بالنسبة لإيهام الأوربيين بل وعربان وزملائه أيضاً . وأخذت طوابق  
أبي قير تستعد متوقعة أن يطلق الأسطول البريطاني مدافعه في أي لحظة . وبمجرد  
سدول الظلام سارع الأسطول بالتوجه شرقاً تجاه بورسعيد بأقصى سرعة ، كمنه  
وفي صباح اليوم التالي ( ٢٠ أغسطس ) وصل الأسطول لبور سعيد (٣) .  
وقد فاجأ مشاة الأسطول حامية بورسعيد ، وتم احتلال مدينة بورسعيد في ٢٠

(1) Malet to Granville, 15.8.1882, Parl. P. Egypt 17 (1882)  
No. 668.

(2) Royle, Op Cit. pp. 245 246.

(3) Marlowe, J., Cromer in Egypt. p. 68,



أغسطس ١٨٨٢ . وكذلك الامم اعلمية ثم احتلالها مساء ٢٠ أغسطس ١٨٨٢ وبذلك أصبحت القناة كلها في قبضة القوات البريطانية (١) .

أما بالنسبة لموقف دى اسبس من تلك الاخطار التي أخذت تهدد قناة السويس ، فقد اتضح منذ اليوم التالي لإنعقاد مؤتمر الاستانة ، وذلك عندما سرت إشاعة عن احتمال إرسال قوات بريطانية إلى بور سعيد . فأدى ذلك إلى تقوية استعدادات المقاومة فيها ، وقيل إن لدى عرابي حوالي ٣٠ ألف من رجال القبائل العربية الذين تجمعوا قرب قناة السويس ، التي وضعت الألغام عند مدخلها ، وأن عرابي سيفجرها في حالة اقتراب الاساطيل (٢) .

وعلى ما يبدو فإن دى اسبس قد تأثر بتلك الشائعات التي أعقبت إنعقاد مؤتمر الاستانة ، فأبرق دى اسبس من باريس إلى راجب باشا — رئيس الوزارة المصرية — في ٢٤ يونيوه يخبره بأن هناك شائعات في أوروبا حول الاخطار المحيطة بأمن وسلامة حرية المرور في قناة السويس وأكده دى اسبس في برقيته ؛ بحكمة وتعقل الحكومة المصرية ، وأنه لم يصدق هذا الخبر (٣) .

وردة راجب باشا على رسالة دى اسبس في ٢٥ يونيوه ، بأن تلك الشائعات المنزه عنها إنما هي محض اختلاق . وشكره على تكذيبه لها ، وأضاف أن حكومة الخديوى تعترف أن من واجبها المحافظة على الهدوء في البلاد بشكل عام وفي قناة السويس بشكل خاص . وأكده أنه لا يوجد شيء يهدد أمن وسلامة القناة :

(1) Royle, Ibid. pp. 260 262.

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية ص ٢٣٠ . نقله من دوا الوثائق البريطانية .

(3) Freycinet à Tissot, 24.6.1882, D.D.F.T. 4. No. 408;  
Cf. Voisin Op. Cit. T. 3. p. 179.

« que rien en troublera la securité de votre oeuvre » (١) .

كذلك أرسل الخديوى توفيق يشكر دى لسبس على رسالته (٢) .

وأبرق فكتور دى لسبس إلى شركة قناة السويس بباريس (في ٢٩ يونيه) يستفسر منها عما إذا كان هناك عمل أوروبى على وشك الحدوث من عدمه حتى يمكن تأمين سلامة الأفراد . وذكر فكتور فى برقيته أنه قد وردت برقية من لندن إلى مدير أراضى الدولة، بإحتمال حدوث إنزال ضخم واحتمال احتلال القناة (٣) . وبناء على ذلك استفسر دى لسبس من « ستاندون » العضو البريطانى بمجلس إدارة شركة القناة — عما إذا كانت انجلترا ستقوم بهذا العمل . ورد دى لسبس على ابنه فكتور « بأنه لا يعتقد بوجود قرارات بهذا الشكل » (٤) .

وبناء على تطور الأحداث سارع دى لسبس إلى لندن فى أول يوليو ١٨٨٢ . وقد أورد « شارلوك ديك » خبر وصوله إلى لندن فى مذكراته وذكر أنه تقابل مع دى لسبس فى نادى « كوبدن » Cobden club ودار الحديث بينهما عن أحداث مصر ، فأخبره « ديك » بأنه قد قُتل ثمانية بريطانيين بالاسكندرية ولا بد من حفظ النظام فى مصر . وعندما أحس ديك أن دى لسبس سيتحدث فى النادى عن الأحداث فى مصر ، مهدده بأنه إذا تحدث عن هذا الموضوع فسيعلق عليه ، وسيثير الحاضرين ضده . وغضب دى لسبس لذلك ، خاصة وأن دى لسبس كان مستعداً لإلقاء خطاب وكانت فى جيبه ورقة معدة لهذا

(1) Voisin Op. Cit. p. 179.

(2) Ibid.

(3) Victor de lesseps à la compagnie de suez, Ismailia, 29 6.1882, D.D.F.T: 4. No. 414

(4) D.D.F. Op. Cit. p. No. 415., footnote No. 5 p. 390.

الغرض ؛ وأخبره ديلك ، أن من قوانين النادي عدم إثارة موضوعات سياسية  
هشيرة للجدل . وعرض دى لسبس عليه برقيته وردت له من ابنه بالإسماعيلية  
توضح أنه لا توجد أى أخطار فى مصر ، ما لم يحدث تدخل مسلح ، وسيؤدى  
هذا التدخل المسلح إذا حدث إلى هدم القناة (١) .

ثم تقابل دى لسبس مع جلادستون يوم ٤ يوليو ١٨٨٢ . ولم يرد لنا ما دار  
بينهما من حديث ، إلا أن « شارل ديلك » يذكر بأنه قد علم بعد ذلك من  
جلادستون أن دى لسبس قد حصل على وعد من عرابى بالسماح له بشق ترعة للبياه  
العذبة الرى بدون دفع لهذا الامتياز (٢) .

وكانت رحلة دى لسبس هذه إلى لندن تهدف إلى مقاومة الاحتلال الإنجليزي  
المنتهز للقناة . وكان من نتائج جهود دى لسبس أن ألح لورد جرانفيل  
بإشارة حذره جـداً ، ولكنها واضحة بما فيه الكفاية ، للأثر الذى تركته  
تصريحات وجهود دى لسبس على قرارات الحكومة الفرنسية الأخيرة وأيضاً  
على مركزها الحال (٣) .

وقبل ضرب الاسكندرية بيوم - ١٠ يوليو - أصدر الاميرال سيمور  
تعليماته إلى السفن البريطانية المتواجدة بمرور سعيد والسويس ، والى باغ عدها  
لإحدى عشر سفينة ، بعدم عبور قناة السويس . وعلى الفور قام قائد السفينة  
البريطانية Iris بتحذير السفن البريطانية بميناء بور سعيد ، بعدم العبور خشية

(1) Tuckwell Gwynn, Life of Charles Dilke, Op. Cit. P: T.

1. P. 464; Cf. Par. P. Egypt 17 (1882) No. 70.

(2) Tuckwell, Op. Cit. p. 265.

(3) Tissot à Freycinet, Lond. 3, 7, 1882, D.D.F, 1ère série:  
T. 4. No: 422.

## ١٧ -

العمل العدائي الذي سيمرتب على ضرب مدينة الاسكندرية في اليوم التالي . وقد احتج فيكتور دى لسبس باسم شركة قناة السويس إزاء هذا الخرق الصريح لحياد القناة ( مادة ١٤ من عقد الامتياز ) (١) .

وأرسل دى لسبس في الوقت نفسه إلى السفير البريطاني بباريس ( ١٠ يوليو ) وأيضا إلى ممثلي الدول الكبرى يحذرها لتفادي الاضطراب التي قد تلحق بقناة السويس . وينصح فيها كل دولة تهتم بحرية المرور بقناة السويس أن ترسل سفينة حربية للمراقبة عند بور سعيد . وأوضح أنه محرم القيام بأي عمل حربي أو أي مظاهرة حربية عند مدخل القناة أو شواطئها ، وأن حيدة هذه القناة ، قد نقرت في الإمتياز الممنوح للشركة ( مادة ١٤ ) وأن هذا الحياد قد احترم في الحرب والفرنسية- البروسية ، وكذلك الحرب الروسية التركية ( ١٨٧٧ ) (٢) . وقد اتخذ دى لسبس هذا الموقف عندما طلب القائد البحري الانجليزى المارابط في بور سعيد ارسال سفن حربية للمراقبة في قناة السويس . وامتنع مدير الشركة عن إجابة هذا الطلب خوفاً من العواقب التي قد تترتب عليه من إنفراد انجلترا بحقوق في القناة لا تكون للدول الاخرى وقد وافق مجلس إدارة الشركة على ما قام به مديرها على أساس أن الشركة مشروع تجارى مصرى قبل كل شيء ، ولذا لا يجب أن تربك نفسها في عمليات سياسية أو حربية (٣) .

وأينا كيف صدرت التعاليمات لقطع الاسطولين البريطانى والفرنسى فى

(1) De Vorges ( متصل فرنسا بهمر ) à Freycinet, Alex. 13.7.1882; D.D.F.T. 4, No. 446.

(2) Lyons to Granville, 10 7 1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 196; Cf. Royle., Op. Cit. pp. 247 - 248.

(3) Roux, Ch.; Op. Cit. T. 2, p. 71.

١٤ ، ١٥ يوليو ١٨٨٢ بعبور قناة السويس لضمان أمنها وحركة الملاحة بها من التخريب .

وقد أبرق كارتريت إلى جرانفيل يخبره بوصول دى لسيبس إلى الاسكندرية يوم ١٩ يوليو ١٨٨٢ مصطحباً معه ابنه فيكتور ، وأنه قد قابل الحديوى ، ولم يتحدث كثيراً عن الموقف السياسى ، ولكن مجيئه إلى مصر كان فى نظر كارتريت : « من سوء الحظ » (١) .

هذا وقد تقابل دى لسيبس بمد وصوله الاسكندرية بالحديوى توفيق الذى صرح له بأن عرابى هو «أداة الباب العالى التى ستنقضى على آخر خلفاء محمد على وأنه انتصار للاسلام على المسيحية ، ومن الضرورى حماية قناة السويس ضد النوايا السيئة الواضحة لعرابى » :

« Arabi Pacha est l'instrument de Porte qui veut la fin de la dynastie de Méhémet Ali et la victoire de l'Islamisme sur les chrétiens » (٢) .

وفى نفس اليوم ( ١٩ يوليو ) نجد القائد البحرى البريطانى فى بورسعيد يبرق الحكومة بأن الاحداث خطيرة ، وأن عرابى قد دعى كل المسلمين للثورة . وطلب حث الحكومة الفرنسية فى مثل هذه الظروف لإعطاء الادميرال الفرنسى تعليمات بالبرق ليسكون على حذر (٣) .

(1) De Vorges à Freycinet, 19.7.1882, D.D.F. 1ère série T. 4. 458 (footnote).

(2) De Vorges à Freycinet, D.D.F. Op. Cit. No. 458.

(3) Lord Lyons à Freycinet, Paris 19.7.1882, D.D.F. T. 4, No. 461.

## ٥١٩ -

من هذا يتضح أن توفيق باشا شارك إدهاءات فرنسا وانجلترا في هذه الأمور التي نادى بها وردّها بعض كتاب الغرب والتي تقول بأن الثورة العربية هي :  
« ثورة دينية تمهيدية » .

وطلب دي لسبس من « دي فورج » — القائم بالأعمال الفرنسي في مصر — أن يحضر فريسييه برأيه وهو : « ألا تشارك فرنسا انجلترا في أي عمل ضد عراني » (١). وكان من رأى دي فورج إرسال قوة بحرية فرنسية إلى الاسماعيلية (٢). ومكث دي لسبس في مصر في الفترة من ١٩ يوليو حتى ٢٧ أغسطس ١٨٨٢ ، حيث غادرها إلى باريس وبصحبه فيكتور جيكار M. Jules Guicard مدير التحركات السابق بالشركة (٣) .

واتجه دي لسبس بعد ذلك إلى بور سعيد فوصلها في ٢١ يوليو ومنها إلى الإسماعيلية فوصلها في ٢٥ يوليو عن طريق القناة . وذكر دي لسبس أنه وجد سكان بور سعيد ، ( الأهالي والأوربيين على السواء ) فزعين من مسألة احتمال نزول القوات للبر ، ودعى دي لسبس إلى اجتماع مع الأهالي والعلماء والإشراف لطمأنتهم وبعد ذلك تلقى دي لسبس من عراني البرقية التالية : « نشكركم لما قمت به من منع نزول القوات الأجنبية في بور سعيد ولجهودك الخاصة بطمأننة الأهالي والأجانب على السواء ولطئهم على البقاء — توقيع وزير الحربية والبحرية » (٤) .

(1) «... de ne pas se joindre aux anglais contre Arabi ».

De Vorges à Freycinet, 19. 7 1882. D. D. F. T. 4. No. 458.

(2) Ibid.

(3) Voisin-Bey, Op. Cit. T. 3. p. 193.

(4) Bulletin Décadaire, No. 382, 2.8.1882. p. 133.

وكان دى لسبس يبلغ من العمر آنذاك ٧٧ عاماً، عندنا وفد إلى مصر في هذه الرحلة الحزينة لتأكيد حياد قناة السويس . ولسكنه لم يجد المساعدة الفعالة من الحكومة الفرنسية كما سرى (١) . وكان دى لسبس قد أبرق إلى فريسينيه يوم ٢٢ يوليو من الإسماعيلية مؤكداً له أمن وحياد قناة السويس . وأعطيت أيضاً التأكيدات بذلك من قواد السفن الفرنسية المرابطة ببور سعيد والسويس والإسماعيلية (٢) . وعاد دى لسبس فأكد فريسينيه في برقية بعث بها يوم ٢٦ يوليو من بور سعيد بأن حياد القناة تام وآمن . وفي نفس الوقت بعث فريسينيه إلى القائم بالأعمال الفرنسي بمصر دى فورج ، De Vorges يخبره بأن أى إنزال للقوات غير ضروري سيقرب عليه نتائج خطيرة حالياً ، فالقناة آمنة وحيادها يحترمه الجميع . وطلب منه إرسال تعليماته لقادة السفن الحربية الفرنسية المتواجدة في كل من بور سعيد والإسماعيلية والسويس كي تبأه أولاً بأول بالوضع ، حتى يستطيع الحكم على الموقف في القناة ومدخلها (٣) .

كذلك بعث دى لسبس إلى ابنه شارل بياريس برقية في ٢٦ يوليو يذكر له أن الأدميرال البريطاني قد صرح له بأنه إن ينزل قواته قبل القوات الفرنسية ، وأن الإنزال قد يترتب عليه تخريب بور سعيد ، وبناء على ذلك أكد دى لسبس للسكان العرب ذلك . وأقسم أمام مجلس العلماء والإشراف بأنه : د ان ينزل فرنسي واحد طالما أنا موجود هنا وأننى سأضمن هدوء وحياد قناتنا العالمية

(1) Marlowe, the Making of Suez p. 319.

(2) Freycinet à D'Aunay ( القائم بالأعمال الفرنسي بالندن ) 23.7.1882 D.D.F. T. 4. No. 70. Footnote p. 445.

(3) Freycinet à M. De Vorges, Paris. 26.7.1882, D. D. F. Op. Cit. No. 476 Footnote. p. 451.

وأن حكومه بلدى ان تشكر لى ، (١) .  
 وأكد دى لسبس بعد ذلك بثلاثة أيام - في برقية لابنه شارل بباريس - عدم وجود  
 جندى مصرى واحد بالإسماعيلية ، فلا خوف إذن من التهديد باحتلال القناة .  
 وأنه لا يوجد بالمدينة سوى رئيس البوليس الوطنى وبعض الوكلاء . وسكان المدينة  
 وهم موظفى الشركة وغالبيتهم « وسيجدنا الغزاة عزل من السلاح » ، (٢) .  
 وقف دى لسبس يمارض بشدة قىام بريطانيا بالدفاع عن قناة السويس ، وأعلن  
 أن عرابى يحترم حياد القناة طالما لم تستغلها دولة أخرى معادية لاهدافهم وخطوطها  
 البعيدة . وكان دى لسبس يتحدث عن عرابى باحترام وتقدير (٣) .  
 وينذكر فوزان بك ، أن دى لسبس قد بعث برسالة إلى إدارة الشركة بباريس  
 فى ٢١ يوليو ١٨٨٢ يذكر فيها أنه قد تم وضع رؤساء قبائل المناطق الشرقية  
 فيما بين قناة السويس والذيل تحت تصرف دى لسبس ، حيث قد أوصاهم عرابى  
 بطاعة دى لسبس . واقترح دى لسبس على قائد البارجة الحربية الانجليزية أن  
 يقوم بنفسه بتطيان فرسه لكى يتأكد شخصيا من استقرار وأمن ضواحي  
 الإسماعيلية وعدم وجود قوات مصرية بها . كما ذكر دى لسبس بأن الانجليز  
 وحدهم هم الذين يهددون حياد القناة لقيامهم بدور بوليس القناة - اه بدون  
 نصريح (٤) .

(1) Royle, Op. Cit. pp. ١52-3

(2) De Lesseps to Charles, Ismailia, 29.7.1882, Par. P.  
 Egypt No. 17 (1882) Inclosure in No. 520. p. 265

(3) British Suez Canal Directors to Granville; Paris.  
 31. 7. 1882, Par. P. Egypt 17 ( 1882 ) Enclosure in No. 530.

(4) Voisin-Bey, Op. Cit. T. 3. p. 183.

أنظر نس الرماله فى :

Bulletin Décadaire, No. 382, 2.8 1882. pp 133 134.



لم يرق احتجاج دى لسبسن للأعضاء الانجليز في مجلس إدارة شركة قناة السويس وهم : ( ستوكس وواسون وستاندون ) فهم لم يقفوا مكتوفى الايدى أمام جميع دى لسبس التى تجر موقفه من ضروره احترام انجلترا لحياذ القناة . فأعلنوا أنهم لا يستطيعون الثقة فى نوايا عرابى باشا ولا فى احترامه لحياذ قناة السويس بل ان عرابى ينوى الاضرار بتجارة انجلترا بوقف حركة المرور بقناة السويس ، ومهاجمة السفن البريطانية المارده بها . كذلك لا يمكن الاعتماد على وعده فى المستقبل . ثم كرروا حججهم بأهمية قناة السويس للتجارة البريطانية عن أى بلد آخر . وعلموا دخول السفن الحربية البريطانية قناة السويس ليس إلا لدرء الخطر . وأنه من الخير القيام بهذا الاجراء الآن باسم الحديوى وحكومته الشرعية ضد الجيش الثائر ، وأن هدف انجلترا هو حماية الأمن والنظام فى مصر وأيضاً حماية الساطة الشرعية للبلاد ، وأن خطة انجلترا تهدف لمصلحة القناة لا الاعتداء عليها (١) .

وأحست حكومة انجلترا بالقلق من إجراء معارضة دى لسبس الشديدة لانجلترا ، وأرسلت إلى حكومة فرنسا مستفسرة منها عما إذا كان دى لسبس لديه سلطة التحدث أو العمل باسم الحكومة الفرنسية ، وطلبت الرد بسرعة قبل أن ينقض د فريسينيه ، يديه كلية من الحكم (٢) . وكان ذلك غداة سقوط وزارة فريسينيه .

ورد فريسينيه بأن دى لسبس لم يحصل على أى تفويض من الحكومة الفرنسية

(1) Parl. P. Op. Cit. No. 530.

(2) Lyons à Freycinet, 31.7.1882, D D.F. Op Cit., No. 492.  
p. 468.

وعلى ذلك لا يمكن ارتباطه بالحكومة (١). وفي نفس اليوم صدرت التعليمات (٣١ يوليو) للادميرال الفرنسي بيورسعيد أن يلتزم الحياد التام وأن يمتنع عن إرسال السفن عبر قناة السويس وعودة السفينة الحربية الفرنسية Thetis إلى بورسعيد والسفينة Alma إلى أئينا (٢).

وفي الرابع من أغسطس، كتب قائد الأسطول البريطاني في بورسعيد لدى لسبس يخبره أنه قد قرر رغم احتجاجاته (أي لدى لسبس) اتخاذ الاجراءات الضرورية لاحتلال قناة السويس ولكن لدى لسبس عارض أى عمليات حربية بالقناة (٣). وقد توجه لدى لسبس في نفس اليوم إلى قائد السفينة الحربية البريطانية Orion والمتواجدة بالاسماعيلية، مصطحباً معه ابنه فيكتور، ليجتج بشدة على موقف الحكومة البريطانية تجاه قناة السويس واعترض في ثورة غضبه على أى عملية إنزال والتي ستكون في نظره بمثابة خرق للحقوق الدوائية «a violation of international rights». وكان القبطان ريتزروي، البريطاني قد استقبل لدى لسبس باحترام ولكنه لم يعطه معلومات عن الموقف. وأبرق لدى لسبس في اليوم التالي لابنه شارل بباريس يقول له: «عندما أعلن الأدميرال الانجليزى احتلال الاسماعيلية توجهت أمس لظفر السفينة «أوريون» ومعى فيكتور وإبناؤه شقوياً نصميمنا لمقاومة أى عمل يكون من شأنه إعاقة الملاحة أو تهديدها في قناة السويس، وقد حصلنا على تصريح منه بأن الإنزال سيكون بناء على طلبنا» (٤).

(1) Freycinet à Lyons, Paris 31.7.1882 Ibid. No. 493; Cf. Royle, Op. Cit., p. 253.

(2) Royle, Op. Cit., p. 253.

(3) Ibid., Cf. Voisin, Op. Cit. T. 3. p. 185.

(4) Royle, Op. Cit., p. 254.

## — ٥٤ —

وكان تعليق دى لسبس — فى ثورة غضبه — أنه سيقتل بيده أول انجليزى  
يجرؤ على النزول فى الاسماعيلية (١)، ونتيجة لذلك أبرق جرانفيل لليونى فى نفس  
اليوم بقوله : « أود أن أوضح للحكومة الفرنسية أن حكومة جلالة الملكة قد  
وصل إلى علمها أن دى لسبس يعارض معارضة شديدة أعمال حكومة جلالة الملكة  
فى مصر ، وذلك بتهديده تعطيل القنصاة إذا أنزلت جنود بريطانية فى أى مكان  
من القناة أو على مقربة منها . وأن حكومة جلالة الملكة لا ترغب حالياً فى اتخاذ  
إجراء ما نتيجة لما حدث منه نظراً لأنه — أى دى لسبس — من رجال فرنسا  
ذوى المسكينة ولأنه رئيس مجلس إدارة الشركة . إلا أنه قد تلجأها الضرورة  
الملحة لذلك . وأن الحكومة البريطانية تأمل فى أن تتجنب الانجلاء لمثل ذلك .  
بأن تقوم الحكومة الفرنسية من جانبها بالتأثير على دى لسبس لتغيير مسلكه .  
وأن حكومة جلالة الملكة لعل ثقة فى ذلك ، نظراً لما بين الدولتين من علاقات  
الصداقة ، ولاتفاق مصالحهما فى قناة السويس وفى شؤون مصر بوجه عام (٢) .  
وأرسل دى لسبس إلى الامبراطورة السابقة أوجيبنى (٣) يحثها على التدخل والتأثير

---

(١) احمد عبد الرحيم — المسألة المصرية من ٢٧٥ .

(2) Granville to Lyons, 4.8.1882, Parl. p. Egypt 17(1882) No. 553, p. 285.

(٣) كانت الامبراطورة أوجيبنى — امبراطورة فرنسا — قد لازت بالفرار إلى انجلترا  
هقب هزيمة فرنسا ١٨٧١ — راجع . لشر — ص ٢٩٥ .

وهناك صلة نسب بين أم الامبراطورة أوجيبنى اماتلة دى لسبس :

« L'Impératrice Eugénie, apparentée par sa mère aux Lesseps, comme nous l'avons relaté, ».

— Loliée, Frédéric, La Vie D'une Imperatrice (Eugene de Montijo), Paris 1918 p. 223.

على ملكة إنجلترا وأميرة ويلز لمنع الغزو الانجليزي للقناة وضمان حيادها (١) .  
ازاء تلك الأحداث اجتمع مجلس إدارة شركة قناة السويس في ٥ أغسطس  
وساندوا وجهة نظر دى لسبس وأعلنوا أن الشركة لا توافق على خرق حيادها  
الذى هو خير ضمان لتجارة كل الدول . وقد خالف هذا القرار العضو الانجليزي  
د ستاندون ، (٢) . ورد على احتجاجات دى لسبس بضرورة احترام حياد  
قناة السويس فبين أن آراء الدول الكبرى مختلفة في هذا الموضوع . ففرنسا  
نفسها لوقت قريب كانت قد أعلنت للحكومة الانجليزية أنها لا تمنع في إنزال  
جنود لبور سعيد وأن تحتل الجزء الشمالى من القناة . وأن ألمانيا نفسها قد وافقت  
على فكرة إنزال جنود في منطقة القناة ، فقد أرسل قائد السفينة الألمانية الراسية  
في بور سعيد بالفعل عدداً من بحارته لحماية الرهايا الألمان في هذه المدينة .  
فهاذان الدولتان اللتان يقول عنهما دى لسبس بأنها احترمتا حياد القناة لم تريا في  
مثل هذا العمل اعتداء على حياد القناة (٣) .

هذا وقد وجه شارل دى لسبس منشوراً في ٧ أغسطس إلى ممثل الدول  
الاجنبية ببواريس يوضح لها التهديدات التى يتعرض لها خرق حياد القناة ،  
واستند في منشوره على مواد امتياز عام ١٨٥٦ ( مادة ١٤ ، ١٥ ) وفسرمان  
١٨٦٦ ( مادة ١٠ ) الخاصة بحياد القناة ، وحق الحكومة المصرية في احتلال  
الأراضي الواقعة على القناة للدفاع عن البلاد . كما شمل المنشور أهمية المحافظة  
على حياد القناة لكل الدول التى لها تجارة تمر بالقناة ، وأوضح أن قائد البحر

(1) D.D.F. T. 4. No. 510. Footnote No. 4. pp. 484.

(2) Royle, Op. Cit., p 254.

(٣) محمد صفوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٨٨ - ٨٩ .

الانجليزى لم يابه لهذا بل أعلن أنه سيمتخذ كل الوسائل لاحتلال قناة السويس . كما أوضح المنشور أن المظاهرة البحرية التى تقوم بها قوات البحر الانجليزى من شأنها إثارة الاهالى ، وبهذا تدخل قناة السويس فى منطقة الحرب . ورأى دى لسبس أن الحل الوحيد لمسألة قناة السويس يتركز فى قيام حماية بحرية تشترك فيها كل الدول دون انزال جنود على ضفتى القناة أو احتلال لأجزاء منها . وفى مثل هذا الإجراء إذا اتخذ ، محافظة على حياد القناة الذى أقره السلطان صاحب السيادة (١) . وكان دى لسبس قد أعطى تعليماته فى ٣ أغسطس من الاسماعيليه ، للامالين بالشركة ، بتجهيز زوارق و «صالات» ومواد لى تستخدم فى سد الممر عند الحاجة عندما يعطى تعليماته بذلك (٢) .

وقد ذكر دى لسبس ( ١٧ أغسطس ١٨٨٢ ) أن محافظ الاسماعيليه قد استفسر منه عن مدى شرعية قيام المصريين بقطع ترعة المياه العذبة من القاهرة عن مدينتى الاسماعيليه والسويس ، فاعتبر دى لسبس ذلك مخالفاً للاتفاقيات المعقودة بين الشركة والحكومة (٣) .

على أى حال لقد أدى موقف دى لسبس وشركة القناة إلى أن ترسل الحكومة البريطانية إلى حكومة فرنسا الجديدة برئاسة ديكلرك Duclerc تحذراً من كل عمل يقوم به دى لسبس فى مصر . ووعدت الحكومة الفرنسية بالسكناية إلى دى لسبس ليمتدخلاً آخر ، ولكن ديكلرك نوه بأنه يثق فى أن حكومة جلالة

(1) De Lesseps to the representatives of the Powers at Paris. 7.8.1882., Par. P. inclosure in No. 622.

(2) D D F. T. 4. No. 510. footnote. No. 4.

(3) Voisin, Op. Cit., T. 3. p. 187.

المملكة ستبدي صبراً كبيراً في تعاملها مع رجل له سمعته وشعبيته في فرنسا ، ذلك هو دى لسبس ، وأنهم يرغبون في مواصلة لهم لهذا المسلك لإزائه . وأضافت المذكورة « أنه يجب الا حاطة بأن بريطانيا تقوم بعمليات عسكرية وأن دى لسبس يقوم بلا تردد بمقاومة عملياتنا بل ويشجع ويساعد أعداءنا » (١) .

وصرح جلادستون في ١١ أغسطس بمجلس العموم البريطاني — بما لا يدع مجالاً للشك بحرية التدخل في مصر — لمرأ لمصلحة التجارة البريطانية ، وأنه سيحدد بعد ذلك مع أوروبا طابع هذه البلاد (٢) .

وأبرقت الحكومة البريطانية في ١٢ أغسطس إلى د سيمور ، بأن يتقدم القوات التي ستعبر القناة وأن يطلب من سلطات إدارة شركة القناة إعطائه أسبقية مؤقتة للعبور على السفن التجارية ، وأن يخلى القناة من السفن لفترة من الوقت يراها ضرورية ، وأن يؤكد لهم أن تعطيل الملاحة ان يكون لفترة طويلة من الزمن . وإذا رفضت السلطات ، فعلى ضباط البحرية تنفيذ واجبههم وإعطاء الافضلية لبقاء القناة بدون سفن . ويجب التعامل مع السلطات بحزم واتخاذ الإجراءات الضرورية نظراً لمعارضتهم لأوامر الخدمى بحفظ النظام وضمان أمن القناة . وطلبت الحكومة من الادءهال أن يذكر تاريخ الهجوم المسلح على القناة (٣) .

---

(1) Lyons to Granville, Paris. 12.8.1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No: 652. Par. p. 326 7.

(2) Roux. Ch., Op. Cit. p 80.

(3) Admiralty to Admiral Seymour, 12, 8, 1882, Parl, P, Egypt 17 (1882) inclosure in No. 650;

وفي اليوم التالي لانتهاء أعمال مؤتمر الاستمارة أوعزت إنجلترا للخديوى فأعلن (في ١٥ أغسطس) بأن قائد القوات البريطانية قد خُذول السلطنة لاحتلال القناة لحماية لها من قوات عراق (١) .

وبناء على ذلك أصدر الاميرال د هوسكنز ، تعليماته في ١٩ أغسطس ١٨٨٢ بمنع أى سفينة من عبور القناة ، وأعلن أنه سيتمنع بالقوة أى محاولة لانتهاك هذه الأوامر . وإحتج دى لسبس بشده على هذا العمل الذى وصفه بأنه يتسم بالعنف والنهب ، (٢) .

ولم تؤد إحتجاجات دى لسبس إلى شيء ، بل أثارَت العداءه ضده فى إنجلترا ، وكان تعليق لورد جرايفيل على تصرفه بقوله : ذلك العجوز الاسمر ، يسبك ضدنا الخدج ، ولبنى على ثقة بأننا سوف نزال منه ، (٣) .

وكان لورد ليونز قد أخطر شارل دى لسبس بما إعتزمته الحكومة البريطانية من إخلاء القناة ، وأنها ستدفع رسوم المرور عن هذه السفن الحربية ، وأن تعطيل الملاحة سيكون لفترة قصيرة من الوقت ، ولم يعبر شارل دى لسبس عن رأيه (٤) . وقد إحتج فرديناند دى لسبس على الهجوم الانجليزى على القناة ، ومنع إعطاء مرشدين للسفن الانجليزية (٥) .

(1) Malet to Grauville, 15, 8, 1882, Par, P, Egypt 17 (1882) No. 673.

(2) Ibid.

(3) Hallberg, Op. Cit. p. 265; Cf. Marlowe, p. 319,

(4) Royle, Op, Cit, p, 256,

(5) Roux, C, Op. Cit. Tl 2. p.80,

هذا وقد احتل «سيمور» مكاتب شركة قناة السويس في بورسعيد ، واتخذ من مكتب رئيس قسم تحركات بورسعيد مركزاً لقيادته . وذهل موظفي شركة قناة السويس للغزو ، ورضخوا دون مقاومة لسلطات الاحتلال . واستغل البريطانيون أجهزة الاتصال التلغرافى بالشركة والخاص بحركة المرور فى القناة فى الاغراض العسكرية (١) . وفى نفس الوقت تم تدفق القوات البريطانية عبر قناة السويس ، وتم احتلال الاسماعيلية مساء يوم ٢٠ يوليو ١٨٨٢ (٢) . هذا وقد طلبت شركة قناة السويس من الحكومة البريطانية تعويضها عن الخسارة التى لحقت بها وبالمساهمين من جراء إيقاف الملاحة فى قناة السويس لإبان العمليات الحربية البريطانية (٣) .

ويذكر وفرازان بك ، أن الحكومة البريطانية دفعت لشركة قناة السويس مبالغ ١٠٠.٠٠٠ فرنكاً قيمة رسوم مرور السفن الحربية البريطانية فى قناة السويس وقدر عددها بـ ١٠٧ سفينة فى الفتره من ١٦ يوليو ١٨٨٢ حتى ٣١ أغسطس ١٨٨٢ (٤) . وأعيد افتتاح القناة للملاحة فى ٢٤ أغسطس ١٨٨٢ بعد إغلاقها خمسة أيام (٥) . وأعاد جازنت ولسلى إدارة القناة للشركة (٦) وهكذا ترتب

(1) De Vorges à Duclerc, Alex. 20. 8. 1882. D. D. F., T. 4. No. 511.

(٢) راجع تفاصيل عملية استيلاء القوات البريطانية على قناة السويس فى كتاب :  
Royle, Op Cit. pp. 258-273.

(3) De Vorges à Duclerc D. D. F. No 511. Op. Cit. Note. No. 1 p 486.

(4) Voisin, Op. Cit. T. 3. p. 190 Footnote.

(5) Roux, Ch, Op. Cit. p. 81.

(6) Marlowe, Op. Cit. p. 319.



على موقف التحدى الذى وقفه دى لسبس واضطراب العمل العادى للقناة وسحب  
السلطة من ادارة الشركة التى وصلت إلى أدنى معدل لها ، ان يخرق مبدأ الحياد  
الذى حارب دى لسبس من أجله منذ بداية المشروع وأثبتت القناة بالواقع وبالمجاز  
كما يقول مارلو : « أن ما كان ينخشاه محمد على دائماً ، بأنها ستكون المجرى الذى  
سيبحر خلاله الانجليز لاحتلال مصر ، قد تحقق » .

« The Canal had proved to be - literally as well as metaphori-  
cally what Mohamed Ali had always feared it would be a  
channel through which English would sail and occupy  
Egypt » .<sup>(١)</sup>

من هذا ومن كل ما تقدم يتضح أن دى لسبس كان جاداً في موقفه للمحافظة  
على حياد القناة . وكان يخشى بالفعل على القناة من جانب انجلترا وسياساتها  
التي قد تؤدي إلى سدها أو تخريبها على أيدي عرابي ورفاقه . وهذا سعى إلى  
الحصول على تأييد حكومته لمعارضة موقف انجلترا وحماية القناة ولكنه فشل .  
وكان دى لسبس أيضاً قد بذل قصارى جهده للتأثير على عرابي لاحترام حياد  
القناة ونجح في هذا .

نخشى عرابي أن يقدم الانجليز على خرق حياد القناة فحزم على ردمها وأوعز  
إلى محمود باشا فهمي بذلك فوضع تصميماً لذلك ينفذ في أربع وعشرين ساعة  
يذسف جوانب القناة (بالديناميت) وكان دى لسبس موجوداً آنذاك في بورسعيد ،  
وعلم بنوايا عرابي تجاه القناة فأرسل إليه برقية في ١٤ يوليو يستعلم فيها عن  
مركز قناة السويس بالنسبة للحركة الحربية المصرية .<sup>(٢)</sup>

(1) Ibid.

(٢) أحمد شفيق - مذكراتي في نصف قرن ج ١ ص ١٨٨ .

فمجد عرابي يخبر دى لسبس في ١٤ يوليو ١٨٨٢ : «إننا نعتبر القناة حراً للمنافع العمومية الدولية ، ولذا فإننا لا نتعرض له بضرر إذا أمكنه منع المراكب الحربية الانجليزية من خرق العياد واحترامها لقانون الشركة ولا فنكون أحراراً في مقابلتهم بالمثل (١) » .

كذلك أكد عرابي مره ثانية لدى لسبس في أغسطس احترامه لحيدة قناة السويس بمنتهى الدقة (٢) . وكان المهندس محمود فهمي (٣) قد قرر منذ البداية سد ترعة الاسماعيليه لمنع المياه العذبة عن منطقة القناة ، وقرر كذلك سد قناة السويس عند منطقة الشلوفة شمالى السويس (٤) .

وكان محمود فهمي قد تقابل مع دى لسبس في الاسماعيليه حيث أخبره الأخير : «القناة في عهدي وأنه لا يمكن لأشئ و أبور أو سفينة حربية المرور من القناة حسب نص الماهدات الدولية ، وإن تلاحظ لي أن أحد الواجبات الحربية حضر وأراد المرور من القناة يلزمه في هذا الوقت سده بتفريق بعض الشلوبات ،

---

(١) مذكرات عرابي - كشف الستار عن سر الأسرار في النهضة المصرية المشهورة بالثورة العرابية . كتاب الهلال العدد ٢٣ . ١٩٠٣ ج ١ ص ٢١٢ .

(٢) راجع ملاحظات عرابي مع دى لسبس بخصوص القناة والتي حصل عليها «بلنت» أثناء محاكمة عرابي وهي صدارة مكاتبات وليست أصول كما يذكر بلنت في كتابه . وكان دى لسبس قد بحث بها إلى بلنت ونشرها في نهاية كتابه :

Blunt, W S., Secret history of the English occupation of Egypt. London. 1907, p. 570.

(٣) رئيس أركان حرب الجيش المصري .

(٤) الرافعي - أحمد عرابي - كتاب الهلال - العدد ١٠ مارس ١٩٠٢ ص

فيه ومنع المراكب الحربية من المرور فيه ، ولا يخشى عرابى من جهة القناة مطلقاً ، (١) .

وفي الحقيقة لم يفكر عرابى فى سد القناة إلا بعد احتلال الانجليز للاسماعيلية ، فأبرق إلى رئيس أركان حربه — محمود فهمى — يقول له : « لعمل معروف وابدل جهدك فى ردم قناة السويس وهاهى الاتفاقات واردة إليكم ٠٠٠ » ، (٢) . وترتب على تأخير عرابى سد القناة أن اتبعت الفرصة للقوات البريطانية بالتدفق عبر القناة من بورسعيد والسويس وتركزت القوات فى الاسماعيلية ، ولو بدأ عرابى بسد القناة منذ بدء العدوان على الاسكندرية لتفوت الأوضاع . ولقد أكد د. لى ، قائد الحملة على ذلك بقوله : « ٠٠٠ لو قطع عرابى القناة كما قررنا لكنا الآن لانزال فى البحر نهاصر مصر فإن تأخر عرابى ٢٤ ساعة أنقذنا » ، (٣) كما لجأت انجلترا أيضاً إلى الخديعة والرشوة فى الجبهة الشرقية لضمان انتصارها السريع فجندت استاذ اللغات الشرقية فى جامعة كامبردج — ادوارد بالمر — الذى يجيد اللغة العربية لرشوه البدو بمنطقة القناة . (٤) .

(١) محمود فهمى المهندس - البحر الزاخر فى تاريخ العالم وأخبار الأوائل والأواخر - الطبعة الأولى ، بالمطبعة الأميرية ببولاق سنة ١٣١٢ هـ ج ١ ص ٢٢٨ . ولم يذكر فى كتابه تاريخ مقابله لدى لسبس ( والشلوبات زوارق خشبية ، وهى كلمة فرنسية : Chaloupes )

(٢) المرجع السابق ص ٢٢٩ ؛ مذكرات عرابى ج ٢ ص ١٥ .

(3) Blunt, Op. Cit. p. 399.

وراجع أيضاً : محمد رشيد رضا - تاريخ الإمام الشيخ محمد عبده - الطبعة الأولى

مطبعة المنار ١٩٣١ ص ١٠٧ .

( راجع قصة أدوارد بالمر بالتفصيل فى ) (4) Blunt, Op. Cit. pp. 400-410

١٨٨٢

وبعد احتلال انجلترا لقناة السويس واصات القوات البريطانية زحفهم واستقطت  
القصاصين والتل الكبير ودخلت القوات البريطانية كنعانم القاهرة فى ١٤ سبتمبر  
١٨٨٢ .

وهكذا نجحت انجلترا فى احتلال مصر وقناة السويس وحصلت بذلك  
على نصيبها من الممتلكات التركية فى الوقت الذى كانت فيه روسيا بعيدة عن  
القسطنطينية . ولم تحصل فرنسا على تعويض مقابل هذا الاحتلال (١) .  
وهكذا سيطر الاسطول البريطانى على مياه حوض البحر المتوسط ، وسيطرت  
القوات البريطانية على مصر (٢) .

وعلق أحد الفرنسيين جين ليمون « Jean Lemoine » ، — عضو الاكاديمية  
الفرنسية — فى مقال له نشرته صحيفة « La Revue Politique et Littéraire »  
فى أول نوفمبر ١٨٨٤ على ذلك بقوله : « لقد فقدت فرنسا مصر فى اليوم الذى  
نجح فيه ذلك الرجل الذى يصفونه بالفرنسى العظيم باتمام حفر قناة السويس ،  
والقد حارب الانجليز هذا المشروع باستمرار فسخر منه لورد بالمستون بكل  
ما أوتى من قوه ، وعلى الرغم من ذلك نجح دى اسبىس فى تخطى كل تلك  
الصعاب . وقالت انجلترا يوم أن فتحت قناة السويس يجب أن تكون القناة لنا :  
• Il doit être à moi

وكان لها ما أرادت بالقوة العسكرية وبالخديعة السياسية (٣) .

(1) Taylor, Op. Cit. p, 289.

(2) Ibid. p. 290.

(3) Roux, Ch., Op. Cit. T. 2. p. 82.



## المصادر والمراجع

### أولا - الوثائق المنشورة :

#### أ - باللغة العربية

- ١ - بطرس بطرس غالى (الدكتور) — قناة السويس ومشكلاتها (١٨٥٤ — ١٩٥٧) القاهرة — الجمعية المصرية للقانون الدولى ١٩٥٨ .

- ٢ - عبد العزيز محمد الشناوى (الدكتور) وجمال يحيى (الدكتور) — وثائق ونصوص فى التاريخ الحديث والمعاصر . القاهرة — دار المعارف ١٩٥٦ .

- ٣ - راشد البراوى (الدكتور) — مجموعة الوثائق السياسية — المركز الدولى لمصر والسودان وقناة السويس . القاهرة — مكتبة النهضة — الجزء الأول ١٩٥٢ .

#### ب - باللغات الاجنبية

- 1 — Documents Diplomatiques Français ( 1871 — 1914 )  
1 ère série, Tome 2. Paris 1930 (1875 — 1879) ( 1 er juillet, 1875 — 31 Décembre 1879)  
—————, Tome 3. Paris 1931 (Janvier 1880 — Mai 1881)  
—————, Tome 4. Paris 1932. ( 13 Mai 1881 — 20 Février 1883)

وقد اختصرت ووردت فى هوامش البحث كما يلى : ( D D. F. )

## ١ - ١٩٨٨ -

### ٢ — Le canal de Suez.

Bulletin annuel des assemblées générales des actionnaires.  
(1872 - 1899):

وهو مجلد موجود بمكتبة هيئة قناة السويس تحت رقم (43، 386)

ثالثا - المكتب :

### أ - باللغة العربية

- ١ — ابراهيم الشريف (الدكتور) : الاطماع الاستعمارية في الشرق الاوسط.  
( سلسلة مشاعل الثورة الكتاب الثاني بدون تاريخ )
- ٢ — ابراهيم عبده (الدكتور) : جريدة الأهرام . تاريخ مصر في خمس وسبعين سنة . القاهرة . دار المعارف ١٩٥١ .
- ٣ — احمد احمد الحفنة (الدكتور) : تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر . القاهرة — مكتبة النهضة ( الطبعة الثانية ) ١٩٥٤ .
- ٤ — احمد شفيق : مذكراتي في نصف قرن — الجزء الاول .
- ٥ — احمد صادق موسى : تاريخ الدين المصري العام المالى والسياسى . القاهرة ١٩٤٤ .
- ٦ — احمد عبد الرحيم مصطفى (الدكتور) : علاقة مصر وتركيا في عهد الخديوى اسماعيل ( ١٨٦٣ - ١٨٧٩ ) . القاهرة — دار المعارف ١٩٦٧ (وهى رسالة ماجستير).
- ٧ — احمد عبد الرحيم مصطفى (الدكتور) : مشكلة قناة السويس ( ١٨٥٤ - ١٩٥٨ ) . القاهرة — معهد البحوث والدراسات العربية بجامعة الدول العربية ١٩٦٧ .

## ٥٣٩

- ٨ — أحمد عبد الرحيم مصطفى (الدكتور) : مصر والمسألة المصرية (١٨٧٦-١٨٨٢) . القاهرة - دار المعارف ١٩٦٥ .  
(رسالة دكتوراه) .
- ٩ — أحمد عبد المنصف (الدكتور) وآخرون : تاريخ البحرية المصرية في مائة عام (١٨١٢ - ١٩٦٣) . تأليف لجنة من أساتذة جامعة الاسكندرية . مطبعة الاهرام ١٩٧٣ .
- ١٠ — أحمد هراي (الزعيم) : كشف الستار عن سر الاسرار في النهضة المصرية المشهورة بالثورة العربية .  
القاهرة - دار الهلال . العددان ٢٣ ، ٢٤ فبراير ومارس ١٩٥٣ .
- ١١ — السيد حسين جلال : السفينة - دراسة عن أنواع السفن وقواعد تحديد حمولاتها والرسوم الملاحية مطابع هيئة قناة السويس ١٩٧٩ .
- ١٢ — الياس الايوني : تاريخ مصر في عهد الخديوي اسماعيل باشا .  
القاهرة (جزءان) . مطبعة دار الكتب المصرية (١٩٢٧) .
- ١٣ — أمين مصطفى عفيفي عبد الله : تاريخ مصر الاقتصادي والمالي في العصر الحديث . القاهرة . الطبعة الثالثة (١٩٥٤) .
- ١٤ — بي-هرينوفان : تاريخ العلاقات الدولية (١٨١٥ - ١٩١٤) . ترجمة الدكتور جلال يحيى . القاهرة - دار المعارف ١٩٦٨ .
- ١٥ — بيير كرايبيتيه : اسماعيل المفترى عليه . ترجمة فؤاد صروف . القاهرة - دار النشر الحديث ١٩٣٣ .
- ١٦ — جلال يحيى (الدكتور) : التسايط البريطاني على سواحل مصر (سواحل البحر الاحمر) . الاسكندرية - لجنة الدراسات الافريقية ١٩٦٠ .



- ١٧ - جلال يحيى (الدكتور) التنافس الدولى فى شرق أفريقيا .  
القاهرة - دار المعارف - مارس ١٩٥٩ .
- ١٨ - جلال يحيى (الدكتور) : التنافس الدولى فى الصومال .  
القاهرة - دار المعارف - ١٩٥٩ .
- ١٩ - جمال الدين محمد سميد (الدكتور) : التطور الإقتصادى فى أوروبا .  
مكتبة النهضة المصرية ( بدون تاريخ ) .
- ٢٠ - جمال حمدان (الدكتور) : استراتيجيات الإستعمار والتحرير . القاهرة  
١٩٦٨ .
- ٢١ - جمال زكريا قاسم (الدكتور) : الخليج العربى - دراسة لتاريخ الإمارات  
العربية ( ١٨٤٠ - ١٩١٤ ) . القاهرة - مطبعة جامعة  
عين شمس ( رالة دكتوراه ) ١٩٦٦ .
- ٢٢ - جورج جندى و جاك تاجر : اسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية .  
القاهرة ١٩٣٧ .
- ٢٣ - جورج حلم كهدلس : قناة السويس والقنوات البحرية العالمية .  
دار الفكر العربى - ١٩٦٥ .
- ٢٤ - حسن صبحى (الدكتور) : التنافس الإستعمارى الاوروبى فى المغرب  
( ١٨٨٤ - ١٩٠٤ ) . القاهرة - دار المعارف ١٩٦٥ .
- ٢٥ - د د : الناصر الصمبوني ضد الأمة العربية ( ١٨٨٢ -  
١٩٦٧ ) . بيروت ١٩٦٨ .
- ٢٦ - حسين كامل سليم (الدكتور) : تاريخ أوروبا الإقتصادى فى القرن  
التاسع عشر . القاهرة ١٩٥٢ .

- ٢٧ - راشد البراوى (الدكتور) : التطور الإقتصادي في مصر في العصر الحديث . القاهرة - الطبعة الثالثة - مكتبة النهضة - ١٩٤٨ .
- ٢٨ - رمزي ميور : سر توسع أوربا الدولي - ترجمة عبد الرحمن رشدي . مطبعة السلام بالاسكندرية (١٩٢٤) .
- ٢٩ - روتشتين ، نيمودور : تاريخ المسألة المصرية (١٨٧٥ - ١٩١٠) ترجمة العبادي وأحمد بدوان . القاهرة - لجنة التأليف والترجمة والنشر ١٩٣٦ .
- ٣٠ - سامي عزيز (الدكتور) : الصحافة المصرية وموقفها من الاحتلال الإنجليزي . دار الكتاب العربي ١٩٦٨ .
- ٣١ - شوقي عطا الله الجبل (الدكتور) : سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من ق ١٩ . القاهرة - ١٩٧٤ . رسالة دكتوراه .
- ٣٢ - صبيحى وحيد : أصول المسألة المصرية . القاهرة . ١٩٥٠ .
- ٣٣ - عبد الرحمن الرفعى (بك) : عصر إسماعيل جزماني . القاهرة . مطبعة النهضة ١٩٣٢ .
- ٣٤ - عبد الرحمن الرفعى (بك) : الثورة العربية والاحتلال الإنجليزي . القاهرة - مكتبة النهضة - الطبعة الثانية ١٩٤٩ .
- ٣٥ - عبد العزيز محمد الشناوى (الدكتور) : السخرة في حفر قناة السويس . الطبعة الثالثة . منشأة المعارف بالاسكندرية عام ١٩٦٦ .
- ٣٦ - د د : قناة السويس والتيارات السياسية التي أحاطت بإنشائها . من مطبوعات معهد البحوث والدراسات العربية التابع لجامعة الدول العربية . الجزء الأول ١٩٧١ .

وقد حصل هذا الكتاب على جائزة الدولة التشجيعية في التاريخ من المجلس الأعلى لحماية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية .

- ٢٧ — : ما تكلفته مصر في إنشاء قناة السويس .  
( مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ) . المجلد السادس ، ١٩٥٧ .
- ٢٨ — : الدبلوماسية الفرنسية تربط بين مسألي قناة السويس وإبريد الجديدة .  
حوليات كلية الآداب جامعة القاهرة المجلد الثاني والعشرين - العدد الأول سنة ١٩٦٠ مطبعة جامعة القاهرة ١٩٦٤ .
- ٢٩ — : تكتل الدول لتدويل قناة السويس نكاية في بريطانيا حوليات كلية الآداب جامعة القاهرة . الجزء الأول مايو ١٩٦١ الجزء الثاني من البحث في المجلد الثالث والعشرين - الجزء الثاني - ديسمبر ١٩٦١ . مطبعة جامعة القاهرة ١٩٦٦ .
- ٤٠ — عبد الله رشوان ( الدكتور ) : المركز الدولي لقناة السويس ونظامها القاهرة - مطبعة حجازي - ١٩٥٠ ( وهي رسالة دكتوراه في القانون ) .
- ٤١ — عبد المنصف محمد وآخرون : تاريخ البحرية المصرية في مائة عام ( ١٨٦٣ - ١٩٦٣ ) تأليف لجنة من أساتذة جامعة الإسكندرية - مطبعة الأهرام ١٩٧٣ .

٤٢ — فاروق عثمان أباطة (الدكتور) : الحكم العثماني في اليمن (١٨٧٢-١٩١٨)  
المهينة العامة للكتاب ١٩٧٥ .

٤٣ — : عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر . المهينة  
العامة للكتاب ١٩٧٦ . القاهرة - مطبعة دار المعارف  
( بدون تاريخ ) .

٤٤ — فؤاد كرم : النظارات والوزرات المصرية - الجزء الاول - جمع  
وترتيب فؤاد كرم مراجعة وإشراف مركز وثائق  
وتاريخ مصر المعاصرة - دار الكتب ١٩٦٩ .

٤٥ — فوزى رياض فهمى : أهمية الشرق الاوسط العربى الاقتصادية في  
السياسة الدولية . القاهرة - مكتبة النهضة - ج ١ -  
١٩٥٨ ( رسالة ماجستير في العلوم السياسية ) .

٤٦ — فشر . ه . أ . ل . : تاريخ أوروبا في العصر الحديث (١٨٧٩ - ١٩٥٠)  
تعريب أحمد نجيب هاشم ووديع الضبيح .  
القاهرة . دار المعارف - الطبعة الخامسة ٥٨ .

٤٧ — لاندز دافيد . س : بنوك وباشوات . ترجمة الدكتور عبد العظيم أمين  
القاهرة - دار المعارف ١٩٦٦ .

٤٨ — محمد أبو طائلة (الدكتور) : مركز مصر الدولي من الفتح العثماني إلى  
الوقت الحاضر .

القاهرة - مكتبة النهضة - الجزء الاول ١٩٥١ .

٤٩ — محمد رفعت : تاريخ حوض البحر المتوسط وتياراته السياسية .  
القاهرة - دار المعارف ١٩٥٩ .

- ٥٠ — محمد رشيد رضا : تاريخ الاستاذ الإمام الشيخ محمد عبده . الجزء الاول - الطبعة الاولى . مطبعة المنار ١٩٣١ .
- ٥١ — محمد شفيق غربال ( الدكتور ) : تاريخ المفاوضات المصرية البريطانية . القاهرة - مكتبة النهضة . الجزء الاول ١٩٥٢ .
- ٥٢ — محمد صبرى السربونى ( الدكتور ) : فضيحة السويس أكبر فضيحة مالية فى ( القرن التاسع عشر ) . القاهرة - المطبعة العالمية ١٩٥٨ .
- ٥٣ — محمد طلعت حرب : قناة السويس . القاهرة - مطبعة الجريدة ١٩١٠ .
- ٥٤ — محمد عبد الباقى : الإمتيازات الأجنبية لجنة التأليف والترجمة والنشر . القاهرة ١٩٣٠ .
- ٥٥ — محمد عبد الرحمن برج ( الدكتور ) : قناة السويس وأهميتها الاستراتيجية وتأثيرها على العلاقات المصرية البريطانية . القاهرة - دار الكتاب العربى ( رسالة دكتوراه ) ١٩٦٨ .
- ٥٦ — محمد فريد بك ( ) : تاريخ الدولة العلية العثمانية . القاهرة ١٨٨٣ .
- ٥٧ — محمد فؤاد شكرى ( الدكتور ) : مصر والسودان . تاريخ وسدنة وادى النيل السياسة فى القرن ١٩ ( ١٨٢٠ — ١٨٩٩ ) . القاهرة - دار المعارف ١٩٦٣ .
- ٥٨ — محمد محمود السروجى ( الدكتور ) : مصر والمسألة الشرقية فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر . الاسكندرية - مطبعة المصرى ١٩٦٦ .

- ٥٩ - محمد محمود السروجى (الدكتور) : العلاقات بين مصر وأثيوبيا فى القرن  
١٩ . اسكندرية . مطبعة المصرى . ١٩٦٠ .
- ٦٠ - محمد مصطفى صفوت (الدكتور) : انجلترا وقناة السويس ( ١٨٥٤ -  
١٨٥٦ ) القاهرة - المكتبة التجارية - ١٩٥٦ .
- ٦١ - محمد مصطفى صفوت (الدكتور) : الاحتلال الانجليزى لمصر وموقف  
الدول الكبرى ازاءه .  
القاهرة - دار الفكر العربى ١٩٥٢ .
- ٦٢ - محمد مصطفى صفوت (الدكتور) : مؤتمر برلين وأثره فى الدول العربية  
القاهرة جامعة الدول العربية ١٩٥٧ .
- ٦٣ - محمد الحنيف : احمد هرايى الزعيم المفترى عليه .  
القاهرة - كتاب الهلال ، جزءان العدد ٢٤٦ و ٢٤٥ ( ١٩٦١ )
- ٦٤ - محمود صالح منسى (الدكتور) : مشروع قناة السويس بين اتباع سان  
سيمون وفرديناند دى ليسبس .  
القاهرة - دار الاتحاد العربى للطباعة ١٩٦١ ( رسالة  
ماجستير ) .
- ٦٥ - محمود فهمى المهندس : البحر الزاخر فى تاريخ العالم وأخبار الاوائل  
والاواخر الجزء الاول ( ١٣١٢ هـ ) .
- ٦٦ - مصطفى الحفناوى (الدكتور) : قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة .  
( ٤ أجزاء ) تاريخ القناة وأصول مشكلاتها المعاصرة .  
القاهرة ١٩٥١ .
- ٦٧ - مصطفى كامل : المسألة الشرقية الطابعة الاولى .  
مكتبة الآداب - القاهرة ١٨٩٨ .

- ٦٨ — محمود علي الداود : الخليج العربي والعلاقات الدولية ١٨٩٠ - ١٩١٤ .  
القاهرة - دار المعرفة - الجزء الأول - بدون تاريخ .
- ٦٩ — ميشال سليمان : القناة لمصر .  
بهرت - مكتبة المعارف بدون تاريخ .
- ٧٠ — نجيب مخلوف : نوبار باشا وما تم على يديه  
القاهرة - المطبعة العمومية بدون تاريخ .
- ٧١ — هوبسون.ج.أ. : الامبريالية . ترجمة عبد الكريم احمد . القاهرة سلسلة  
الفكر الاشتراكي والسياسي ( بدون تاريخ ) .

ب - باللغات الأجنبية :

- 1 — Adam, Juliette Lamber. L'Angleterre en Egypte. Paris 1922.
- 2 — Alison, Philips, Modern Europe (1815 1899).
- 3 — Arthur, Silvia White., The expansion of Egypt under the Anglo-Egyptian condominium. London 1899.
- 4 — Austin, O.P., Great Canals of the world. Treasury of Department. London 1902.
- 5 — Blunt, W.S. Secret History of the English Occupation of Egypt. London; 1907.
- 6 — Bowden, Witt. An economic history of Europe since 1750. N.Y. 1937.
- 7 — Bourguet, Alfred., La France et l'Angleterre en Egypte. Paris. 1897.
- 8 — Buckle and Monypenny., Life of Disraeli, 6. vols. London 1920.  
Vol. 5. 1868-1876.  
Vol. 6. 1876-1881.
- 9 — Chafik, Ahmed, L'Egypte Moderne et les Influences étrangères. Caire 1931.
- 10 — Charles, Edmond, L'Egypte. L'Exposition universelle du 1867, Paris 1867.
- 11 — Charles, Roux, J.L. Isthme et le Canal de Suez. 2 Vols. Paris 1901.
- 12 — Chastenot, Jacques, Histoire de la Troisième République. Tom 2, 3. Paris 1954.
- 13 — Claude, Albert Colliard, Droit National et Histoire Diplomatique. Paris 1950.
- 14 — Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez. Jauge de Suez. Paris 1954.



- 15 — Corti, Count, The reign of the house of Rothschild. trans.  
lated from German by, Brian, London 1928.
- 16 — Cotrell, Alvin. J. The Indian Ocean its political Econo-  
mic and Military importance (N.Y. 1972).
- 17 — Courau, Robert., Ferdinand De Lesseps. Paris 1932.
- 18 — Crabitès, Pierre. Ismail the maligned Khedive. London,  
1933.
- 19 — ———, The spoliation of Suez, London 1940.
- 20 — Cromer, The Earl of Modern Egypt. 2 vols. London  
1908.
- 21 — Croce, Benedetto, Histoire de l'Itali Contemporaine.  
(1871-1915) Paris 1929.
- 22 — Day, Clive, A history of Commerce. London 1914.
- 23 — Dicey, Edward; The Story of Khedivate. London 1902.
- 24 — Douin, G. Histoire du règne du Khedive Ismail. Tome 2.  
(1867-1873) Rome 1943.
- 25 — Duff, R.E.B, 100 Years of the Suez Canal, London,  
1969,
- 26 — El-Good, Lieut-colon.; Egypt. London, 1935.
- 27 — Evan, Alfrid Dudley, Transport its history and Economics,  
London 1946.
- 28 — Fay, Sidney Bradshaw; The origins of the world war.  
Newdlihi 1965.
- 29 — Farman, E.C., Egypt and its betreyal. N. Y. 1908.
- 30 — Farnie, D.A., East and West of Suez. The Suez Canal  
in history. London 1968
- 31 — Fisher, H.A., A history of Europe. London 1937.
- 32 — Fitzgerald, Percy. The great canal at Suez. 2 vols.  
London 1876.

- 84 -

- 33 — Fredric de conink, Le canal de Suez après L'inauguration:  
Paris 1869
- 34 — Freycinet., La question d'Egypte. Paris 1904.
- 35 — , Souvenirs. Tome 2 Paris 1912.
- 36 — Funck-Brentano, Christian, Compagnie Universelle du  
Canal de Suez, Paris, 1947.
- 37 — Gooch, G. P. History of Modern Europe (1878 - 1919)  
Dclbi.
- 38 — Grant and Temperly., Europe in the nineteenth Century  
(1789 - 1914). London. 1914.
- 39 — Gwynn & Tuckwell., The life of sir Charles Dilke 2  
vols. London 1917.
- 40 — Hallberg, Charles, W., The Suez Canal Its history and  
diplomatic importance. N.Y. 1931.
- 41 — Hardy, A.C Seawys and seetraders. London 1927.
- 42 — Hazen, Charles Downer, Europe since 1815. London  
1910
- 43 — Hippeau, Edmond. Histoire diplomatique de la troisième  
Republic. (1870-1889) Paris 1889.
- 44 — Hogg, Robert. S., Naval architecture and ship construc-  
tion. London, 1956.
- 45 — Holt, P. M., Political and Social Change in Modern  
Egypte. London 1968.
- 46 — Hoskins, H.L British routes to India, London 1928.
- 47 — Hubbard., G.E., British Far Eastern Policy N.Y. 1943
- 48 — Hurd, Archibald, The sea traders. London 1922.
- 49 — Hussny, Hussein Le Canal de Suez et la polotique  
Egyptienne. Montpillier. 1923.



- 50 — Itneraire des invités aux fêtes d'inauguration du Canal de Suez.
- 51 — Jerrold, Blanchard, Egypt under Ismail Pacha. London. 1879.
- 52 — Kamel, Sayed., La Conférence de constantinople et la question Egyptienne en 1882. Paris 1913.
- 53 — Kinross (Lord). Between two Seas. London 1968.
- 54 — Krause, Alexis. Russia in Asia (1558 - 1899). London, 1899.
- 55 — Laferla, A.V. British Malta. Vol. I. Malta, 1938.
- 56 — Lamabelin, Roger. L'Egypte et L'Angleterre. Paris, 1922.
- 57 — Lauterpach, E. The Suez Canal Settlement, London 1960.
- 58 — Lessage, Charles, L. L'Achat des action de Suez, Paris 1906.
- 59 — Lessaps, Ferdinand de), Lettres, Journal et documents pour servir à l'histoire du Canal de Suez. tome 4, 5. Paris 1879 - 1861.
- 60 — ——— // ——— , Recollection of forty years. 2 vol. translated by C.B.Pitman. London 1887.
- 61 — Lloyd (Lord), Egypt since cromer. 2 vols. London 1933.
- 62 — Loliés; Frederic, La vie D'une Impératrice (Eugénie de Montije) Paris. 1918,
- 63 — Longgood, F. William, Suez Story, Key to the middle East. N.Y. 1957.
- 64 - Lowe, C.J.; Salisbury and the Mediterranean (1886-1896) London. 1965.
- 65 — Luke, Harry Charles, Cyprus under the Turks. (1571 - 1878). London 1922.



- 66 — Mac Coan, Egypt under Ismail. London 1899.
- 67 — Marder, Arther, J. British Naval Policy (1880-1905).  
U.S.A 1940.
- 68 — Marlowe, John. Anglo-Egyptian relations (1800-1953).  
London 1954.
- 69 — ————, Cromer in Egypt. London. 1970
- 70 — ————, The making of Suez Canal. London, 1964.
- 71 — Marriot, J.A.R. The eastern question. London, 1924.  
—————, The remaking of Modern Europe. London  
1938.
- 72 — Maurois André. La vie de Disraeli. Buenos Aires 1943.
- 73 — Medlicott, W N. The congress of Berlin and after. (1878-  
1880) London, 1938.
- 74 — Meynell, Wilfrid, The man Disraeli. London 1927.
- 75 — Micard, Etienne. Le Canal de Suez et le génie Française.  
Paris 1922.
- 76 — Milner, Alfred, England in Egypt. London. 1892.
- 77 — Moorhead, Alan. The white Nile Penguin Books London,  
1963.
- 78 — Moon, Parker. Thomas (Ph D), Imperialism and world  
politics N. Y. 1942.
- 79 — Moussa, Ahmed, Dr. Essai sur le Canal de Suez, Droit  
et politique. Paris. 1935.
- 80 — Moustapha; El-Hefnaoui. Les problèmes contemporains  
posés par le Canal de Suez. Paris, 1951.
- 81 — Newman, E. W. Polson, The Mediterranean and its  
problems. London 1929.

- 82 — Ninet, John, Arabi Pacha. Brene 1884.
- 83 — Notovitch, Nicolas. L'Europe et L'Egypt. Paris 1897.
- 84 — Ogg & Sharp, Economic development of modern Europe  
N. Y. 1929.
- 85 — Paul, Mourand. La route des Indes. Paris, 1936.
- 86 — Paul, Raymond. Histoire de la navigation dans le Canal  
de Suez.
- 87 — Plauchut, Edmond, L'Egypte et l'occupation anglais.  
Paris, 1889.
- 88 — Poydenot, Henri, Le Canal de Suez, Paris 1955.
- 89 — Renovin, pierre., La politique d'expansion imperialite.  
Paris, 1939.
- 90 — Resener, H. L'Egypte sous l'occupation Anglaise et la  
question Egyptienne. Caire. 1896.
- 91 — Robinson, Rowan; England, Italy Abyssinia. London 1935
- 92 — Rousset, Commandant. Histoire generale de la guerre  
Franco-Allemande (1870-71) Vol. 6.
- 93 — Rowlatt Marry, Founders of modern Egypt. London 1962
- 94 — Royle, Charles. The Egyptian Campaigns ( 1882- 1885 )  
2 vol. London 1886.
- 95 — Sabry, M L'Empire Egyptien sous Ismail. (1863-1879)  
Paris 1933.
- 96 — Safwat, M. M., Tunis and great powers ( 1878- 1881 ).  
Alex, 1943.
- 97 — Sammarco, Angelo., Histoire de l'Egypte moderne.  
Tome 2. Le regne du Khedive Ismail ( 1863 - 1875 ).  
Le Caire, 1937.
- 98 — Sargent, A. J., Seaways of the Emire. London 1930.
- 99 — Schonfield, Hugh, J. Suez Canal in World affairs,  
N Y. 1953.



- 100 — Seaton-Watson, Disraeli, Gladston and the Eastern question, London 1935.
- 101 — Siegfried, André, Suez and Panama. Oxford 1940
- 102 — Stamp, Dudley, A commercial geography. London, 1937
- 103 — Taylor, A J. P. The struggle for mastery in Europe. (1848-1918) London, 1954.
- 104 — Tabouis, Genéviene; Perfidious albion. Entente Cordial. London 1938.
- 105 — Treasury Department, Bureau of statics, Great Canals. of the World. London 1902.
- 106 — Trevelian. G. M.; British History in the nineteenth Century and after (1872-1919) Pelican Books 1965.
- 107 — Vatikiotis; P. J. The modern history of Egypt. London 1969.
- 108 — Vincent, Col. H.; The Suez Canal. Its Origins constitution and administration. London 1905.
- 109 — Voisin-Bey, Le Canal de Suez. 7. Vols. tome 2. Periode de l'exploitation (1870-1882). Paais. 1902.
- 110 — ——— tome 3 periode de l'Exploitation (1883 — 1902) Paris 1902.
- 111 — Wallace, D. Mackenzie, Egypt and the Egyptian question London 1883.
- 112 — Wilson, Arnold, T., The Suez Canal, its past present and future. London 1939.
- 113 — Zavaniri, Gaston. Le Khédive Ismail et l'Egypte. (1830-1834) Alexandria 1923.
- 114 — Zayed, Mahmoud. Y., Egypt's struggle for indepeudence. Beirut 1956,

#### رابعاً - دوائر المعارف :

- Encyclopedia Britanica see «ships» Vol. 2. U.S.A. 1964.
- The Dictionary of National Biography. George Smith. London 1938.

#### خامساً - رسائل جامعية غير منشورة :

- ١ - — سعد زغلول عبد ربه (دكتور) — الاستعمار البريطانى فى كينيا (١٨٥٦ — ١٩٢٢) رسالة ماجستير من كلية الآداب بالاسكندرية ١٩٦٤ بإشراف الأستاذ الدكتور احمد الحنة .
- ٢ — عبد الرؤف احمد عمرو - قناة السويس ومؤتمر الاستانة ١٨٨٢ . القاهرة - رسالة ماجستير عام ١٩٧١ من جامعة الدول العربية بالبحوث والدراسات العربية - تحت إشراف الدكتور عبد العزيز محمد الشناوى .
- ٣ — عبد الرحمن خليفة - دزريل - دراسة فى الفكر السياسى الانجليزى فى القرن التاسع عشر - الاسكندرية - رسالة دكتوراه فى فلسفة السياسة من جامعة الاسكندرية - كلية الآداب ١٩٧٣ تحت إشراف الدكتور عبد المعز نصر .

#### سادساً - دراسات غير منشورة :

- ١ — احمد شفيق (باشا) - قناة السويس مفعرة القرن التاسع عشر . محاضرة القاها فى جمعية الروابط الشرقية يوم الاحد ٢ يناير ١٩٢٧ وهى مخطوطة بالآلة الكاتبة بمكتبة بلدية الاسكندرية تحت رقم ٣٥٧٦ ب .
- ٢ — هيئة قناة السويس - الحولة والسفينة فى نظر التاريخ والقانون والمؤتمرات الدولية من مطبوعات هيئة قناة السويس ( إدارة التحركات ١٩٧١ ) .

## الفهرست

الموضوع	الصفحة
مقدمة هذا البحث . . . . .	١٠-١
الباب الاول : القناة في سنواتها الاولى . . . . .	١٥١-١٥
( الفصل الاول ) : افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية . . . . .	٥٧-١٥
( الفصل الثاني ) : بروز أهمية قناة السويس في المجال الاقتصادي الدولي ٥٩-١٠٥	
( الفصل الثالث ) : أهمية قناة السويس الاستراتيجية والقيارات السياسية التي أحاطت بها . . . . .	١٥١-١٠٩
الباب الثاني : الالتزامات المالية والسياسية التي واجهت شركة قناة السويس في سنواتها الاولى . . . . .	٢٩٢-١٥٣
( الفصل الاول ) : الازمة الاولى : مسألة بيع شركة قناة السويس وفكرة تدويلها . . . . .	١٩٤-١٥٧
( الفصل الثاني ) : الازمة الثانية : مشكلة الجملة ورسوم المرور في قناة السويس ومؤتمر الجملة الدولي المنعقد بالاسكندرية ١٨٧٣ء . . . . .	٢٤١-١٩٧
( الفصل الثالث ) : الازمة الثالثة : مشكلة تطبيق الجملة ورسوم المرور ونهاية الصراع . . . . .	٢٩٢-٢٤٣
الباب الثالث : مصر تفقد أهمها وحصلتها ( ١٥٪ ) من صافي الأرباح السنوية في شركة قناة السويس ( ١٨٧٥ - ١٨٨٠ ) . . . . .	٤١١-٢٩٣



الموضوع	الصفحة
(الفصل الأول) : موقف الحكومة الفرنسية من صفقة أسهم مصر	
في شركة قناة السويس . . . . .	٢٩٥ - ٣٢٨
(الفصل الثاني) : أحداث بيع أسهم مصر وحصة أرباحها	
(١٥ /) في شركة قناة السويس . . . . .	٣٢٩ - ٣٦٦
(الفصل الثالث) : النتائج الدولية المترتبة على بيع أسهم مصر	
في شركة قناة السويس . . . . .	٣٦٧ - ٤١١
الباب الرابع : الاحتلال الإنجليزي لقناة السويس وموقف الدول	
الكبرى (١٨٧٦ - ١٨٨٢) . . . . .	١٤٣ - ٥٣٣
(الفصل الأول) : التمهيد لاحتلال قناة السويس ومسألة حيادها	
(الفصل الثاني) : قناة السويس والموقف الدولي قبل الاحتلال	
(١٨٨١ - ١٨٨٢) . . . . .	٤٥٥ - ٤٩٣
(الفصل الثالث) : الاحتلال الإنجليزي لقناة السويس . . . . .	٤٩٥ - ٥٣٣
المراجع والمصادر . . . . .	٥٥٩ - ٥٦٠



رقم الإيداع ٢٧٣٧ / ٧٩  
الترقيم الدولي ٧ - ٦٨٧ - ٢٠١



المطبعة العصرية  
الجفرة التبليية - اسكندرية













